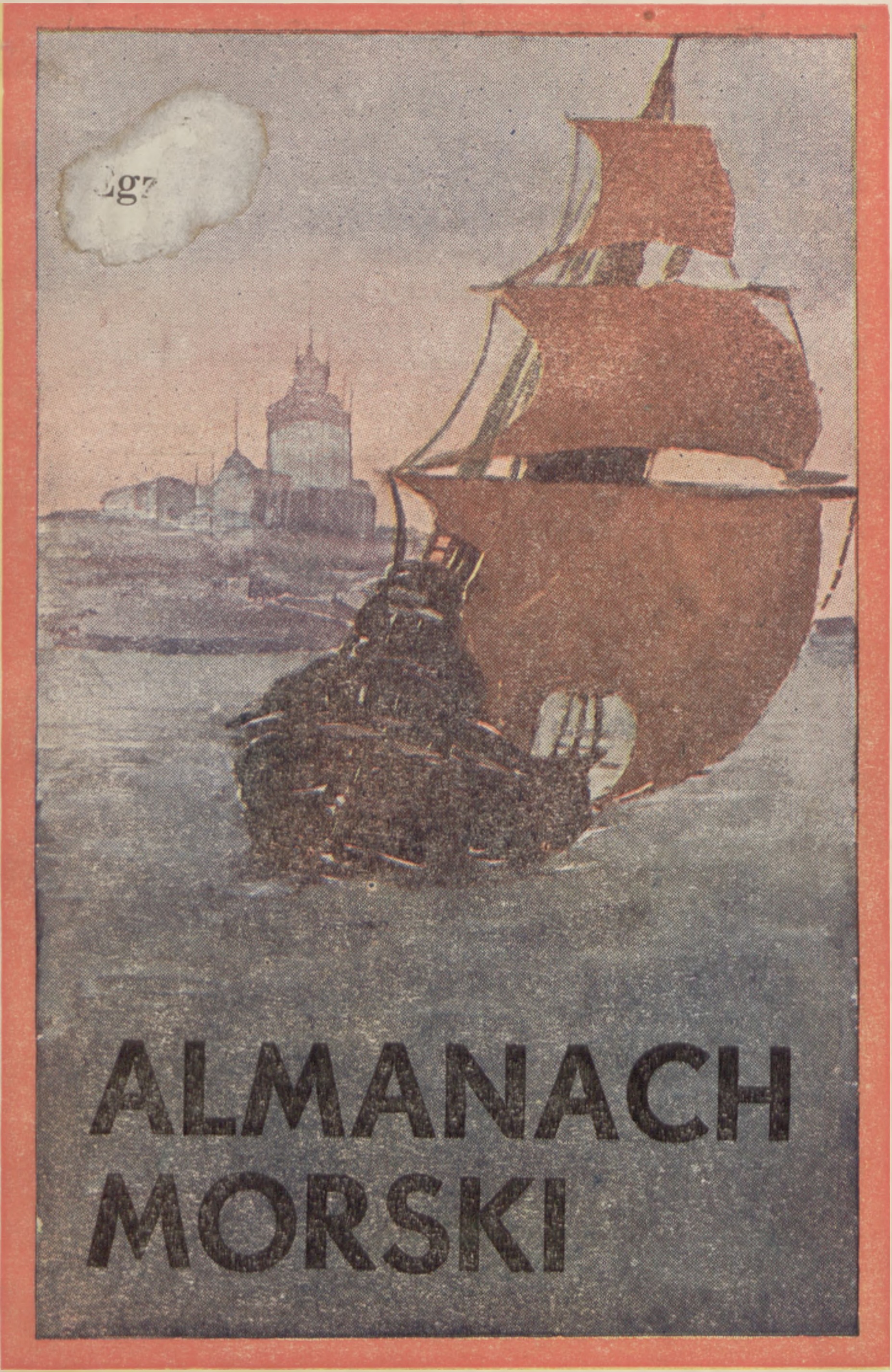

Egz
ALMANACH
MORSKI

ALMANACH MORSKI

ROCZNIK,
POŚWIĘCONY SPRAWOM
MORZA I WYBRZEŻA

GDYNIA 1933
DRUKIEM ZAKŁADÓW GRAFICZNYCH BOLESŁAWA SZCZUKI WĄBRZEŹNO-POMORZE

Nakład: Wydawnictwo Kalendarza Morskiego w Gdyni — skrytka poczt. 133.
Redakcja: Witold Skup, Gdynia.
Okładkę projektował: inż. Stanisław Ziołowski — Gdynia.

Bazylika Morska

POD WEZWANIEM NAJŚW. MARJI PANNY, GWIAZDY MORZA W GDYNI.

Za rok, za dwa a najdalej za trzy, okręty prujące niespokojną toń sinego Bałtyku będą na południu miały nowy drogowskaz, nowy widoczny zdaleka znak wskazujący na Gdynię, na odwiecznie polskiem brzegu.

Będzie to Bazylika Morska, jaka stanąć ma w niedługim już czasie na szczycie Kamiennej Góry w Gdyni, będącym najwyższym punktem na polskiem wybrzeżu a leżącym równocześnie niemal w centrum miasta Gdyni. Z latarnią morską na Helu z jednej a potężną wieżą kościoła Marjackiego w Gdańsku z drugiej, tworzyć będzie Bazylika Morska w Gdyni trójkąt zamykający zatokę pucką. Z Helu Kaszubscy rybacy w dni pogodne dobrze dojrzą Bazylikę, która będzie dla nich niejako nowem pokrzepieniem, nowem utrwaleniem ich wiekowej wiary w Polskę.

Także ze starego Królewskiego Gdańska Bazylika będzie widoczna jako widomy znak panowania polskiego nad ziemią odwiecznie polską, jako potężna forteca niezachwianej od tysiąclecia wiary narodu polskiego w Opatrzność i Sprawiedliwość Bożą.

Patrząc z Gdańska na potężną Świątynię Pańską w Gdyni, ożywią się orły polskie, wykute w spiżu starych, pamiętających królów polskich, bramach gdańskich, ockną się w grobach dumni panowie oliwscy, zdumieni potęgą, mocą i wiarą współczesnej Polski. —

A statki, przybijające do brzegów wolnej Polski, wiozące skołatanych i spragnionych Ojczyzny tułaczy, emigrantów z krajów zamorskich, nie ulękną się już żadnej burzy, bo, widząc Bazylikę, widzą spokojną przystań Gdynię — widzą cel — Ojczyznę.

Tak jak z jałowych piachów nadmorskich, na wydmach i mokradłach naród polski, dla zaspokojenia swych wiekowych tęsknot i pragnień, wyczarował największy, najnowocześniejszy port nad Bałtykiem, tak teraz z wdzięczności dla Opatrzności Boskiej, i za wstawiennictwo Matki Boskiej Królowej Polski, cały naród budować będzie Bazylikę, jako wotum narodu za wolność i dostęp do morza.

Wiemy przecież wszyscy, że każdy kamień położony ręką polską nad brzegiem naszego morza, umacnia nasze odwieczne prawa do tego morza i zdajemy sobie sprawę z tego, że odepchnięci od morza przez wieki, nadrobić musimy zaniechania dawnej Polski w stosunku do morza polskiego.

Port —narodowe narzędzie naszej pracy na morzu, port — ta brama wypadowa polskiej twórczości, kultury i ekspansji. — jest gotów. Teraz czas aby temu potężnemu dziełu narodu

dać koronę — Bazylikę, w którejby godne schronienie znalazł Bóg, który kieruje Polski losami i przyszłością.

Ale aby Bazylikę szybko budować, trzeba aby naród polski cały sprawę tej budowy wziął sobie do serca. — Trzeba, aby otworzyły się szeroko kieszenie i sakiewki, aby z całego kraju — z całego świata, gdzie tylko są Polacy, płynąć zaczęły te grosiki i złotóweczki na cegłę, kamień żelazo i cement, trzeba aby naród z budowy Bazyliki nad polskiem morzem, o które tyle było walki i krwi przelewu — zrobił sprawę swego narodowego honoru.

Jeśli tak pojmiemy nasz obowiązek narodowy nad brzegiem naszego morza — to Bazylika będzie wnet postawiona i zaświadczy raz jeszcze naszą niezłomną wolę do oparcia przyszłości Polski o morze.

Sprawą budowy Bazyliki Morskiej w Gdyni zajmuje się założone z inicjatywy X. Dziekana Teodora Turzyńskiego i za zgodą Najprz. X. Biskupa Chełmińskiego Dr. St. Okoniewskiego — Towarzystwo, które w ciągu roku istnienia zdołało właściwie spopularyzować hasło budowy Bazyliki w całej Polsce.

Statut Towarzystwa przewiduje członków zwykłych, honorowych i członków fundatorów. Członkiem honorowym zostaje, kto wpłaci choćby w ratach 1000 zł. a członkiem fundatorem, kto zadeklaruje 10.000 zł. Pozatem za ofiarodawców odprawiają się liczne msze św.

Bieda i kryzys odbijają się ujemnie na akcji zbiórki — aleć ludzie widać zapomnieli, że co się Bogu daje, to stokrotnie się zwraca.

Zarząd, nie zrażony żadnemi przeciwnościami, pracuje harmonijnie nad zrealizowaniem budowy Bazyliki, podzieliwszy działalność swoją na kilka sekcyj jak finansowa, budowlana, propagandowa itp. Komisje te prowadzone są przez fachowców, co daje rękojmę powodzenia ich odpowiedzialnej pracy.

Z zamieszczonych tu fotografji widać jak zarząd podzielił pomiędzy sobą agendy.

Grunt pod budowę Bazyliki jest już własnością Towarzystwa. Idzie teraz tylko o zebranie odpowiednich funduszów na prace budowlane.

Wołamy przeto do wszystkich Polaków: „Dawajcie co kto może". — Składki przesyłać należy do Banku Gospodarstwa Krajowego oddział w Gdyni na konto Bazyliki.

Wszystkim ofiarodawcom przesyłamy serdeczne „Bóg zapłać".

TOWARZYSTWO BUDOWY BAZYLIKI MORSKIEJ W GDYNI.



Stoją w pierwszym rzędzie od lewej: p. arch. Gawlik, X. dziek. Turzyński, J. E. X. Biskup Okoniewski, p. Komisarz Rządu Czerwiński, inż. arch. Ziołowski. X. delegat Roszczynialski; w drugim rzędzie: p. A. Wachowiak, sekr. Tow. Bud. Bazyliki p. Jasiński. członek zarządu, p. dyr. Łęgowski, członek zarządu, przew. komisji budowlanej, p. szambelan Cybichowski. p. dyr. Grabowski, członek zarządu, przewodn. komisji fin.; w trzecim rzędzie: p. Gałczyński. wicepr. Tow. Bud. Bazyliki, p. Jęczkowiak, czł. zarządu, p. inż. Bochniak.

Zdjęcie dokonane dnia 19 grudnia 1932 r. w Gdyni przed zebraniem w sprawie budowy Bazyliki Morskiej w Gdyni.

Płonąca granica

Propaganda Niemiec za rewizją granic z Polską, z roku na rok staje się bardziej zawziętą, brutalną, bezwzględną. Miljony marek złotych płyną nieprzerwanym strumieniem z jawnych i tajnych funduszów propagandowych kompetentnych ministerstw Rzeszy*), zalewając redakcje subwencjonowanych pism niemieckich i zagranicznych. A gdzie tylko przewinie się ów strumień złoty — jakby na komendę sypią się najrozmaitsze paszkwile na Polskę. Artykuły prasowe, rozprawy pseudonaukowe, powieści sensacyjne, filmy, przejmujące zgrozą...

Wszędzie, w każdym kraju, bez względu na stosunek państwa danego do Polski, znajdą się ludzie, którzy złoto cenią ponad honor, przyjaźń, uczucia narodowe!

A złoto niemieckie płynie wartkim strumieniem, wprawiając w ruch zawrotny turbinę międzynarodowej propagandy antypolskiej. Tysiące ton zadrukowanego papieru opuszcza co roku prasę drukarską, by w myśl poleceń z Berlina i za judaszowe pieniądze „odpowiednio" urabiać opinję zagranicy.

Niemcom dzieje się krzywda! Odebrano im ziemie „praniemieckie" (na których Niemcy stanowią 7 — 8% ludności) i podarowano Polsce!

Pomorze! Korytarz! Płonąca granica!...

Tak, płonąca granica biegnie pomiędzy Polską a Niemcami. Lecz dlaczego ona płonie, kto podłożył zarzewie pożaru, kto jest owym złoczyńcą, rabusiem, mącicielem spokoju europejskiego?

Ten, kto łup złodziejski uważa za swoją własność, ten, kto rozpętał nad światem krwawą zawieruchę wielkiej wojny, ten, czyje ręce cuchną jeszcze iperytem — naród o nienasyconych apetytach, jeśli chodzi o ziemie sąsiadów, opanowany zgubną manją chęci rządzenia innymi, traktujący inne narody, jako rasy niższe, niegodne, by egzystowały samoistnie obok niemieckiego „Herrenvolku".

Jaka jest wartość niemieckiej propagandy rewizjonistycznej? — Żadna, pod względem moralnym. Nie o moralność jednak chodzi Niemcom. Słowo to nigdy nie egzystowało w słowniku niemieckich mężów stanu. Tym nieustannym krzykiem, że dzieje się im krzywda, wskazywaniem na Polskę, jako na mąciciela spokoju, nazywaniem Pomorza jedynym powodem do nowej wielkiej wojny, Niemcy sugerują inne narody pozorem słuszności głoszonej przez nich tezy i jednocześnie... szantażują usposobione pokojowo narody możliwością wojny, do której, przyznać trzeba, rzetelnie się szykują.

Rozbudowują flotę wojenną, spuszczając na wodę coraz to nowe jednostki bojowe. Zbudowane w latach ostatnich pancerniki „A" i „B" są ostatnim wyrazem morskiej techniki bojowej. Produkują niezliczone ilości samolotów „cywilnych", które w ciągu paru godzin zmienić można na jednostki bojowe. Szkolą miljonowe kadry „Stahlhelmu" oraz bojówek hitlerowskich, a liczne fabryki chemiczne produkują gazy trujące. Nikt chyba nie będzie sądził, że wszystko to robią Niemcy

*) Auswärtiges Amt, Ministerstwo Reichswehry i nowoutworzone Min. Propagandy



Oto najbardziej jaskrawy obrazek, ilustrujący „ducha pokojowego" powojennych Niemiec.

ze względu na... umiłowanie wzniosłej idei pokoju!

Wróćmy jednak, narazie, do samej akcji propagandowej Niemiec, która, zwłaszcza w latach ostatnich przybrała kształty potwornie wielkie. Poza licznemi notatkami, drukowanemi w prasie niemieckiej niemal codziennie, ukazał się szereg artykułów „poważniejszych", obszernych rozpraw „naukowych", — grubych, ładnie oprawionych książek, zaopatrzonych w tytuł humorystyczny dla każdego, kto choć „po łebkach" zna historję: „cztery tysiące lat dowodzą niemieckości Gdańska". Czytając ten tytuł mimowoli przypomniałem sobie wierszyk niemiecki, wyśmiewający megalomanję pseudo-uczonych pruskich:

„Bevor die Welt erschaffen war,
Befanden sich Germanen"...
(„Zanim świat stworzony został,
Już byli germanowie"...)

Wszystkie te elaboraty drukowane bądź w języku niemieckim, bądź angielskim, francuskim, włoskim, czy „neutralnym", sprowadzić się dadzą do jednego mianownika.

Składają się na nie brednie bezpodstawne o niemieckości Pomorza, mydlenie oczu brakiem konieczności gospodarczej posiadania przez Polskę dostępu do morza oraz żądanie, by „obszary zrabowane" (przez Prusy podczas rozbio-

rów Polski i wcześniej) zostały Niemcom zwrócone.

Aby dać należyte oświetlenie propagandzie rewizjonistycznej, inspirowanej przez czynniki oficjalne Rzeszy, przytoczymy szereg faktów, czerpanych przez nas wyłącznie ze źródeł niemieckich.

Prof. Politechniki Gdańskiej **Otto Kloeppel** wygłosił w **„Deutsche Heimatbund“** w Gdańsku odczyt z okazji 700-letniej rocznicy Zakonu Krzyżackiego. Sprawozdanie z tego odczytu umieszczone zostało na str. 5 „Danziger Neueste Nachrichten“ z dnia 30-go stycznia 1931 roku.

Oto, co mówił o Zakonie Krzyżackim profesor niemiecki, którego chyba Niemcy o brak znajomości przedmiotu posądzać nie mogą:

„Siedemset lat upłynęło od czasu, gdy w pobliżu późniejszego Torunia przeprawili się przez Wisłę **pierwsi rycerze krzyżowi.**

Był to skok w ciemności, któremu zawdzięczamy zdobycie jednej z najpiękniejszych prowincyj niemieckich na wysuniętym wschodzie.“

A więc — siedemset lat temu Niemcy poczynili pierwsze kroki, zmierzające do zdobycia ...ziemi „praniemieckiej“! Wróćmy jednak do odczytu prof. Kloeppel‘a, w którym znajdziemy fakta zgodne całkowicie z historją, a więc i polskim punktem widzenia.

„Zakon od początku prawdopodobnie nie miał wątpliwości, że jego wypad na wschód wówczas tylko przedstawiał będzie zdobycz trwałą, jeśli od chwili zaciągnięcia awangardy nowego państwa zakonu, nawiązana zostanie łączność z państwem niemieckiem.

Dlatego też, skoro tylko w Prusach panem się poczuł, w r. 1308 zdobył Pomorze, tworząc ów most niezbędny, którego przyczółkiem stał się Gdańsk.*)

Z wdzięcznością wspominamy tę chwilę, w której rozpoczęła się praca kolonizacyjna niemieckich rycerzy zakonnych“.

Jaśniej i dobitniej nię mógł chyba profesor niemiecki sprecyzować historji niemczyzny na ziemiach, wchodzących ongiś w skład Rzeczypospolitej. Otwarcie określa charakter napływowy Niemców w Prusach Wschodnich, Gdańsku i na Pomorzu, szczerze przyznaje się do zbrojnego najścia na Pomorze Krzyżaków, „skoro w Prusach poczuli się panami“.

Autor dzieła „Germanien und Europa“, wydanego w Altonie w r. 1803, historyk niemiecki Ernest Arndt tak pisze na str. 328 cytowanego powyżej dzieła:

„Polska przez Krzyżaków straciła morze swe na Północy. Prusy i Kurlandja były kolonjami niemieckiemi, mającemi rządy samodzielne. Wprawdzie w wieku XV i XVI straciły one swą niezależność, lecz naród innego języka łącznie z obcymi narodami morskimi tuczył się bogactwem Polski.

Anarchistyczna konstytucja, panująca w tym pięknym kraju w tym samym czasie, w którym inne narody europejskie skonsolidowały się w państwa, pozwoliła zapomnieć Polakom, że oni przedewszystkiem jako naród na północy panować nad morzem muszą, oraz że mniejsza ilość Niemców z ich mniejszem prawem językowem ustąpić musi przed większem geograficznem prawem“.

---

*) Most ów składał się z 10.000 trupów ludności polskiej Gdańska, zdradziecko wymordowanej przez krzyżaków w noc św. Dominika.

Dalej, na stronie 355 swego dzieła, E. Arndt pisze:

„Polska, gdyby jeszcze była państwem, musiałaby panować nad Niemcami w Prusach i Kurlandji, ponieważ tam musiałaby posiadać swoją granicę morską. — Tamci Niemcy nie mogliby być złączeni z państwem niemieckiem".

Od siebie dodamy, że zrabowane niegdyś przez zaborcze Prusy zachodnie dzielnice Rzeczypospolitej, t. j. Pomorze, Wielkopolska i Śląsk Górny, wykazują przeszło 90% ludności polskiej, nie bacząc na półtorawiekowe bezlitosne uderzenia ciężkiego taranu germanizacji przymusowej. — Że również względy gospodarcze przemawiają wyłącznie za nami, mówi sama za siebie statystyka ruchu towarowego w portach Gdańsku i Gdyni.

Dążenia Niemiec do oderwania od Polski Pomorza mają podłoże czysto polityczne i sprecyzować się dadzą w znanej formule niemieckiej „Drang nach Osten".

Już w r. 1768 król pruski Fryderyk Wielki, który, między innemi zajmował się zakrojonem na wielką skalę fałszerstwem pieniędzy polskich, pisał:

„Kto posiędzie ujście Wisły i Gdańsk, większym będzie panem w Polsce, niż król, który Polską rządzi", — oraz: „Posiadanie Prus Królewskich jest ważniejsze dla Niemiec, niż utrzymanie Wielkopolski. Kto je trzyma, będzie miał potem możność zagarnąć całą resztę".

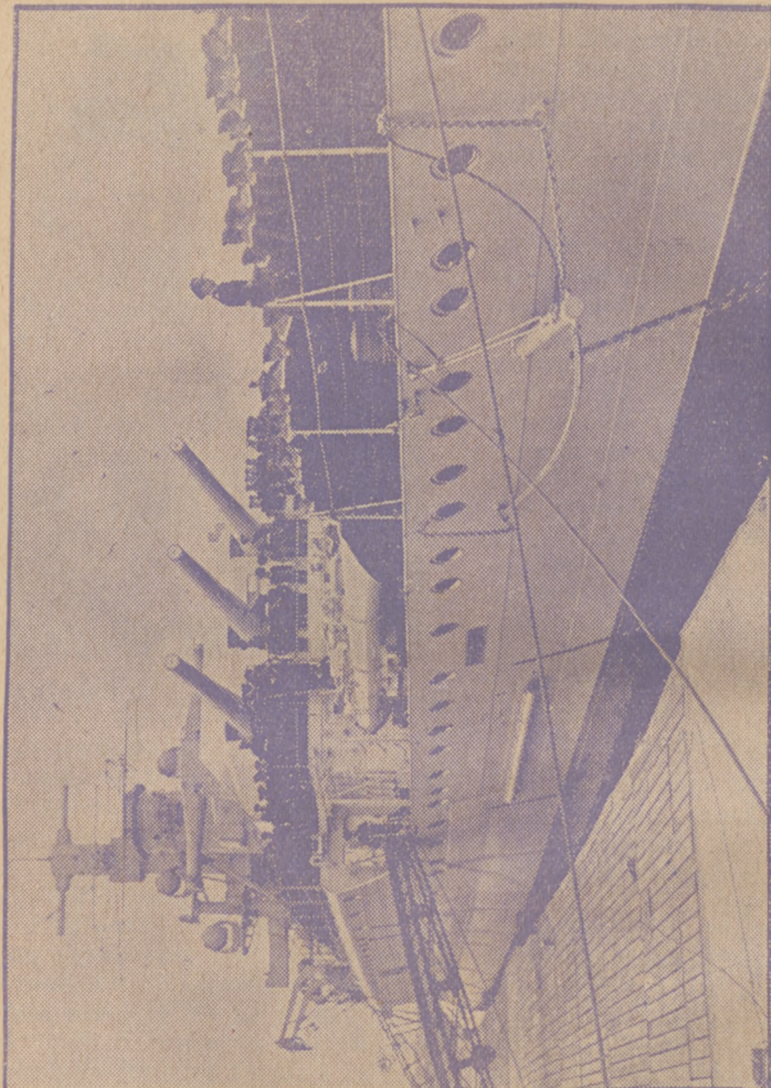
Oto właściwa przyczyna niemieckich zakusów rewizjonistycznych: świadomość, że w ślad za Pomorzem zagarną Polskę całą, co da im możność zapanowania nad całą Europą.



Bandera pruska powiewa nad Bałtykiem... Grozi i ostrzega!

O tem nietylko każdy Polak wiedzieć powinien, lecz również każdy kulturalny człowiek bez względu na jego narodowość, tu bowiem kryje się niebezpieczeństwo zagłady nietylko dla Polski, lecz całej Europy. Pomorze w ręku polskiem jest gwarancja pokoju, każda zaś próba naruszenia naszych granic kryje w sobie nietylko straszne zarzewie wojny, lecz stanowi zadatek ogólnej zagłady.

Sytuacja jest bardzo poważna. Odkąd na czele rządu niemieckiego stanął manjak Adolf Hitler, musimy być przygotowani na wszystko. Naród niemiecki jest chory. Chory na manję prześladowczą odbudowania swej chwały zbójeckiej, wydarcia łupów, które oddać musiał, a które uważać zwykł za swoje bez-



„DEUTSCHLAND" POD PARĄ

Równocześnie ze spuszczeniem na wodę pancernika B, poprzednio już zbudowany pancernik niemiecki A, czyli „Deutschland" wyruszył z portu na pierwsze dalekie pływanie. Te pancerniki niemieckie powinny być groźnem ostrzeżeniem dla tych wszystkich, którzy łudzą się co do „pokojowego" usposobienia Niemców.

powrotnie. Dlatego też obłędna polityka Hitlera, polityka gwałtu i łupiestwa, trafiła na grunt podatny.

Kocioł niemiecki wrze i kipi. Ogarnięta psychozą wojny szatańska kamaryla generałów pruskich z manjackim kanclerzem Adolfem Hitlerem na czele ogień ten podsyca. Groźne pomruki nagromadzonej energji niszczycielskiej niech będą sygnałem ostrzegawczym dla wszystkich narodów, zwłaszcza dla nas Polaków, zagrożonych bezpośrednio.

Nie wiemy bowiem, kiedy wybuch nastąpi!

Nie lekceważmy więc niebezpieczeństwa. Zapomnijmy o tem, co nas dzieli, w imię tego, co nas łączy. Dobro Państwa i bezpieczeństwo mieskańców jego, wymaga zgodnego wysiłku całego narodu polskiego. Stańmy więc zgodnie w jednym zwartym szeregu. Wytężmy wszystkie wysiłki nasze, a nie pójdą one na marne. Naród nasz, opanowany jedną wielką ideą, jest wielki, groźny, niezwyciężony. — Wszak dzięki tej wspaniałej zalecie ducha polskiego, zbudowaliśmy Gdynię, zadziwiając świat cały, stworzyliśmy zaczątki floty wojennej i handlowej, staliśmy się narodem morskim.

Niech idea ta łączy nas nadal, zagłuszając obłędne pomruki partyjnictwa. Zerwijmy z oczu bielmo partyjne — ku chwale Ojczyzny i sobie na pożytek. W zwartym szeregu, z bronią u nogi, gotowi bądźmy do odparcia zakusów wrażych. Jednością silni nie damy się zdeptać nawale teutońskiej.

A więc — baczność!

W. Skup.

Kiedy zostały wprowadzone wentylatory?

Problem wentylacji pomieszczeń okrętowych, przeznaczonych dla załogi i pasażerów, współczesne budownictwo okrętowe traktuje z wielkim pietyzmem i całkowitem zrozumieniem kwestji, tak ważnej dla zdrowia. Inaczej było w średniowieczu. Pomieszczenia dla załogi oraz między-pokład, przepełniony emigrantami lub niewolnikami, deportowanymi ze swej ojczyzny afrykańskiej do plantacyj nowego kontynentu, były całkowicie prawie pozbawione dopływu świeżego powietrza.

Przesiąknięte miazmatami powietrze, wypełniające pomieszczenia okrętów niewolniczych, sprzyjało rozwojowi epidemij. Na schyłku średniowiecza, na początku XVIII stulecia, nie należały do wyjątku takie nawet wypadki, że okręt, po przybyciu z Afryki do jednego z portów Ameryki północnej tracił podczas podróży połowę, a nawet dwie trzecie załadowanych w Afryce niewolników.

Czytając powyższe, mimowoli nasuwa się pytanie, kiedy po raz pierwszy znalazł zastosowanie wentylator okrętowy i kto był jego konstruktorem?

Pierwszy wentylator został zbudowany przez Anglika doktora Hales'a. Dr. Hales, zajmując się rozmaitymi eksperymentami naukowymi, opracował szemat dużej przegrody drewnianej „dla uczynienia powietrza w pomieszczeniach okrętu bardziej zdrowem". Szemat instalacji swego wentylatora przedstawił dr. Hales brytyjskiej „Royal Society", lecz wynalazkowi temu nie poświęcono zbyt wiele uwagi, uważając pomysły doktora za fantastyczne.

Wówczas dr. Hales, w myśl przysłowia, że nikt nie może być prorokiem we własnej ojczyźnie, zaoferował swój wynalazek francuzom. Zabiegi, poczynione we Francji, trafiły na grunt podatny i w r. 1753 wentylatory Hales'a zostały zainstalowane na okrętach francuskich z Bordeaux, trudniących się przewozem niewolników z Afryki do odległych kolonij Francji.

Zbawienny wpływ wentylacji na zdrowotność przewożonych niewolników prześcignął najśmielsze oczekiwania armatorów. Na okrętach, wyposażonych w wentylatory, śmiertelność spadła bardzo wydatnie, osięgając w rzadkich wypadkach 5%. Wentylatory Hales'a wyśmiane pierwotnie w ojczyźnie wynalazcy, złożyły swój egzamin z wynikiem celującym i rozpowszechniły się w krótkim czasie na wszystkich okrętach, trudniących się przewozem emigrantów lub niewolników. Wspaniałe wyniki, osiągnięte na okrętach zaopatrzonych w wentylatory, zachęcały właścicieli inych okrętów do wprowadzenia tej pożytecznej a niedrogiej inowacji również na swych statkach

W r. 1756 po raz pierwszy zainstalowano wentylatory Hales'a na okręcie wojennym, mianowicie na okręcie admiralskim „Royal George", największym w ówczesnej marynarce brytyjskiej.

Trzeba przyznać, że Admiralicja brytjska dopiero po długich i żmudnych zabiegach dra. Hales'a zdecydowała się na próbne zainstalowanie jego wentylatorów i to jedynie na skutek przedstawionych przez konstruktora dowodów, charakteryzujących dodatnie wyniki zastosowania jego wynalazku w marynarce handlowej.

O działaniu wentylatorów na „Royal George" admirał Boscawen wydał bardzo przychylną opinję.

„Znajduie, że wentylatory dały dobry wynik, tak odświeżając całe powietrze wewnątrz okrętu, jako i zachowując przy dobrem zdrowiu 850 ludzi załogi, który to wynik szczęśliwy przemawia za tem, aby w całej flocie wprowadzone zostały".

Próby na „Royal George" oraz opinja admirała Boscawen'a zrobiły swoje. Nic już nie stało na przeszkodzie, aby tak pożyteczny wynalazek znalazł zastosowanie na wszystkich okrętach. Jednakże zaszczyt ten nie przypadł w udziale wentylatorom Hales'a, bowiem inny wynalazca skonstruował daleko wygodniejszy typ wentylatora, t. zw. wentylator fajkowy, który przetrwał zwycięsko do dnia dzisiejszego.

W. S.



Tadeusz Meissner.

Pod polską banderą na skrzydłach Passatu

Niemal przez cały wrzesień 31 r. statek szkolny „Dar Pomorza" przygotowywał się do długiej zimowej podróży, mającej trwać pół roku.

Przedewszystkiem trzeba było rozebrać aż do pokładu główny



maszt, zrobić nowe wiązania jego poszczególnych części,. ustawić go ponownie i zawiesić zdjęte reje. Wziąwszy pod uwagę wysokość masztów (44 m. od pokładu) i ciężar rej, z których największa waży przeszło 4.000 kg. musimy stwierdzić, że praca była to nielada, tembardziej, że dokonali jej wyłącznie uczniowie pod kierunkiem oficerów, lecz bez pomocy stoczni, dźwigów i t. p. urządzeń.

Prócz wyżej wspomnianych i innych niezbędnych prac remontowych, miesięczny postój na redzie w Gdyni wykorzystano na jakie takie wyszkolenie i przyzwyczajenie do statku nowych uczniów Szkoły Morskiej, gdyż oni właśnie w tej zimowej kampanji mieli stanowić jedyną załogę „Daru Pomorza".

Ostatni tydzień pobytu w ojczystym porcie zużyty był na zaprowiantowanie statku, co też nie było rzeczą łatwą zważywszy czas trwania żeglugi i ilość załogi — 110-ciu ludzi.

Dnia 3 października w słoneczny, lecz wietrzny ranek opuszczamy basen Marszałka Piłsudskiego w Gdyni — żegnani przez najbliższych, przez kolegów pozostających w szkole i przez władze przełożone.

Z portu wychodzimy na motorze ze względu na trudność manewrowania pomiędzy gęsto uwijającemi się holownikami i lichtugami, lecz tuż za wrotami falochrona zaczynamy luzować, a wkrótce potem stawiać żagle. Gdynia niknie nam powoli z oczu na długie 6 miesięcy.

Za Helem dostajemy znacznie silniejszy wiatr, którego kierunek zachodni zmusza nas do wzięcia kursu na północ — gdzies na wyspę Gotland. Siła wiatru wzmaga się stale i wieczorem dochodzi do siły burzy, czyli sztormu. Sprzątamy część żagli, zostawiając tylko niezbędne, najmocniejsze. Ze zwija-

niem jest trochę gorzej: połowa naszej młodej załogi choruje i jest niezdolna do pracy. Komendant obejmuje wachtę, oficerowie zaś biorą między siebie na reje uczniów najbardziej odpornych na wpływ kołysania się statku i zwijają kolejno zbyteczne żagle na każdym maszcie.

Sztorm trwa przez całą noc i następny dzień. Dopiero nad wieczorem wiatr ścicha i zmienia kierunek, wobec czego stawiamy więcej żagli i sterujemy na zachód.

Tej nocy mijamy wyspę Bornholm, następnego zaś dnia wchodzimy do cieśniny Sund, którą z powodu zupełnej ciszy przechodzimy pod motorem.

Na trawersie Kopenhagi i później koło Kronborga cała załoga wylega na pokład, aby podziwiać nieco zamgloną tego dnia, lecz zawsze piękną sylwetkę stolicy Danji i potężne zamczysko królów duńskich. Hamlet i jego tragedja tak ściśle związana z temi murami a uwieczniona przez Szekspira — nie budzą jednak ponurych refleksyj w umysłach roześmianych przyszłych wilków morskich.

W Kattegacie trzymamy się wybrzeży zachodnich, licząc się z przeważającemi w tej porze wiatrami zachodniemi. Wreszcie 7-go października późnym wieczorem rzucamy kotwicę u przylądka Skagen, północnego krańca Danji. Z drugiej strony wąskiego pasa półwyspu Jutlandzkiego wyje sztormowy West. Musimy czekać — może dzień, lub dwa, może tydzień, a może jeszcze dłużej.

Przez parę następnych dni zyskujemy towarzystwo licznych parowców, które podobnie jak my schroniły się za gościnny brzeg Jutlandji, nie mogąc walczyć z zachodnią nawałnicą nawet przy pomocy swych silnych maszyn parowych.

10-go października — w czasie ćwiczeń jeden z uczniów spada z masztu wskutek nieprawidłowego uchwycenia liny. Upadek nie jest groźny, gdyż nastąpił z niewielkiej wysokości, jednakże dla lepszego zbadania niefortunnego marynarza postanawiamy odesłać go do szpitala. Kilkanaście mil na południe od Skagen leży małe miasteczko i port rybacki Frederikshavn. Podnosimy kotwicę, by w niespełna godzinę później zakotwiczyć ponownie na redzie tego właśnie portu. Chorego naszego odwozimy motorówką na ląd i zostawiamy go pod nadzwyczaj troskliwą opieką duńskich lekarzy i poselstwa polskiego w Kopenhadze.

W niedzielę przed południem upewniwszy się raz jeszcze w szpitalu, iż naszemu uczniowi poza ogólnem potłuczeniem i małą dozą przestrachu — nic złego się nie stało, wracamy na swój posterunek oczekiwania pod Skagen.

Tym razem Eol nie nadużywa naszej cierpliwości. Jeszcze przed północą podnosimy kotwicę. Wprawdzie wiatr w dalszym ciągu dmie z zachodu, jest jednak tak słaby, że nasz motor może skutecznie mu przeciwdziałać, dając nam szybkość wypadkową około 4-ch węzłów, pomimo wielkiej, martwej fali. Koło południa zatrzymujemy motor i stawiamy żagle. Kurs nasz niezbyt pomyślny, ale nie najgorszy, prowadzi na Scapa-Flow. Powoli, ale stale, stopień po stopniu, zdobywamy kierunek coraz bliższy południowemu. 14-go października nad ranem zaczyna się nowa burza, ale na szczęście pomyślna z NNW

(północno-północnego zachodu). — Znowu oficerowie, paru wybranych ninę Dover-Calais z jej mnóstwem ogni nawigacyjnych i wchodzimy



Zwijanie bombramżagli.

uczniów i paru instruktorów zwijają żagle. Na samych dolnych marslach* i sztormowych sztagslach* po 12,5 węzła*. W ciągu tej doby robimy 250 mil. Mijamy cieśdo kanału La Manche. 17-go października — mając ciągle tę samą serję pomyślnych wiatrów — wychodzimy na Atlantyk. W ciągu ostatniego tygodnia przebywamy

1270 mil, wobec 450 mil przebytych przez poprzednich dni dziesięć. — 20-go października znów sztorm. Bombramżagiel* na foku, widocznie źle zwinięty, wysuwa się z pod cejzingów.* Szamoce się wściekle, rwie w strzępy, trzepie jak szalony, grozi złamaniem bramstengi.* Noc bezksiężycowa; paskudnie ciemno! Z odległości paru metrów nie widać nawet konturów masztów, ani sylwetek ludzi. Tylko syczące grzebienie fal przeskakują czasem reling* i białą, fosforyzującą plamą i wtulić głowę w szczątki zwiniętego już prawie żagla. Wreszcie szamocące się płótno zostaje ujarzmione. Teraz kolej na bramsel. Nie ze względu na bezpieczeństwo masztu, czy też całego statku, lecz poprostu dla oszczędzenia żagla, który od kilkunastu godzin telepie się i trze o liny, wisząc bezużytecznie na giejtawach. Ta robota jest nieco łatwiejsza, bo bramsel jest cały. Pracuje przy nim czterech ludzi, gdyż przyszli z pomocą żaglomistrz i jeden ze starszych uczniów.





Santa Cruz de Tenerife — Widoki portu.

rozlewają się po pokładzie, aby przez sztormszpigaty spłynąć z powrotem za burtę.

Sytuacja na fokmaszcie zaczyna być groźna: bombram trzeba zwinąć koniecznie. Dwóch oficerów z zapasowemi cejzingami zaczyna się drapać w górę. Przeszło 5 kwadransów trwa walka z rozszalałem płótniskiem. Dwaj ludzie — zupełnie niewidzialni z pokładu — zataczają w ciemności łuk 30-ciu stopni na obie burty, 40 mtr. nad poziomem morza. W pewnej chwili nadlatuje wściekły szkwał z deszczem. Strugi wody tak boleśnie sieką w twarz i zalewają oczy, że trzeba przerwać pracę na rei Po półgodzinnej pracy wszyscy już są na dole.

Koło południa sztorm zaczyna się uspokajać. Jednakże między 14-tą a 15-tą, przy stosunkowo słabszym wietrze, wyskakuje z lików i rwie się na strzępy grotstenstagsel. Jest to druga i ostatnia danina zapłacona tej burzy.

Teraz przez szereg dni, aż do 25-go października, mamy serję wiatrów niepomyślnych, które zmuszają nas do lawirowania. Jednakże 26-go odzyskujemy sprzyjający Nord-Ost (wiatr północno-wschodni). 29-go października mijamy w niewielkiej odległości Maderę. Tegoż dnia strzelamy bezskutecznie z

karabinów do jakiejś wielkiej ryby, która niestety trzyma się zbyt głęboko pod powierzchnią wody, aby mogły ją dosięgnąć nasze kule.

Minęliśmy bezapelacyjnie strefę burz i sztormów. Atlantyk jest ciepły, łagodny, uśmiechnięty i życzliwy. Kąpiele słoneczne i morskie (pod wężem pompy pożarowej) cieszą się wielką frekwencją. Cała załoga wolna od służby „plażuje" na pokładzie, rozkoszując się błogosławionemi promieniami gorącego słońca południa.

1-go listopada o świcie spostrzegamy na kursie szczyt Teneryfy - Pico - de - Teyde. Port Santa-Cruz słabem echem na wyspach. Z dawnej bandery rojalistycznej odpruto jeden pas czerwony i zastąpiono go fioletowym. Na wyższych stanowiskach administracyjnych zaszły pewne zmiany personalne. Dymu, huku strzałów, ani rozlewu krwi wyspy Kanaryjskie nie oglądały tym razem. Nowe rządy republikańskie nie zniosły nawet walk byków w słusznej obawie, że taka reforma spowodowaćby mogła kontrrewolucję.

Teneryfa leżąca na szerokości geograficznej — północnej 28° i długości geograficznej 16° posiada bajeczny klimat, podobno nie gorszy,





Santa Cruz de Tenerife — Widoki ogólne portu i miasta.

na Tenerifie jest według programu pierwszym etapem naszej podróży. O godzinie ósmej rano przyjmujemy na pokład pilota portowego, a w godzinę później kończymy cumowanie na redzie portu w sąsiedztwie niemieckiego statku szkolnego „Grossherzogin Elisabeth".

Pierwszy, najtrudniejszy okres podróży jest poza nami.

Santa-Cruz do niedawna było stolicą archipelagu wysp Kanaryjskich, który obecnie pod względem administracyjnym podzielony jest na trzy równorzędne części z gubernatorami na czele. Wyspy Kanaryjskie należą do Hiszpanji. Rewolucja Hiszpańska odbiła się dość

jeżeli nie lepszy od Madery, pomimo iż znajduje się o 300 mil na południe od tej ostatniej. Przyczyną niewielkiej ilości turystów i kuracjuszy na Tenerifie nie są braki jej klimatu, lecz wyłącznie brak propapandy.

Aby poznać piękno tutejszej przyrody zrobiliśmy pewnego dnia wycieczkę wgłąb wyspy. Zachęceni do tego przez pana Lopez — ongiś marynarza — obecnie dostawcy okrętowego i niezrównanego przewodnika, pojechaliśmy w góry na Pico-Anglaiso (około 1000 m.); szofera mieliśmy świetnego i to dodawało emocji naszej wycieczce, gdyż na niektórych wirażach i ser-

pentynach, branych z szybkością 30 km. na godz., zamierały nam serca z emocji. Rzeczywiście, kra-

Tenerifa.



Las Mercedes — aleja eukaliptusowa.

wędź szosy — to przepaść, a w niej tylko kłębowisko chmur i obłoków. Czasami rozgania je wiatr i wtedy gdzieś daleko, daleko widoczne jest dno przepaści: szaro-błękitne morze, ciemno-zielony las lub brunatne skały. Wycieczka nasza wyniosła około 60 km. Gdzieś wysoko w górach, gdzie ludzie już nie wiem z czego mogą żyć — piliśmy wino i jedliśmy kozi ser.

Wprawdzie najwspanialsza na świecie dolina Oratawy, znajdująca się na północnej stronie wulkanu Pico-de-Teyde na Teneryfie — posiada swą wszechświatową sławę, lecz znaną jest tylko jako ocean palm bananowych, stworzony przez ludzi interesu z dawnego oceanu najwspanialszych egzotycznych kwiatów. Hotele Oratawy Santa Cruz de Laguny, Puerto de la Cruz i innych miejscowości prawie nigdy nie bywają przepełnione.

Bezsprzecznie wielką zaletą Tenerify dla turysty i marynarza jest wolny handel — nie obłożony żadnym cłem. Dzięki temu moc wyrobów z różnych części świata można dostać tu taniej niż w ich ojczyźnie. Specjalnością Tenerify są ręcznie robione koronki, hafty i mereżki, za które w Europie płacić by trzeba setki złotych, tutaj zaś zaledwie dziesiątki pesetów.

Tenerifa.



Pico de Teyde

Tenerifa zajmuje obszar 2352 km.² i liczy 220.000 mieszkańców, z czego na Santa - Cruz przypada około 83.000.

W ostatnich czasach miasto, a jeszcze więcej port — rozwija się

Tenerifa.



Uliczka w Orotawie

doskonale. Zbudowano długi falochron i dziś kilkanaście statków jednocześnie może wyładować i zabierać swe towary wprost z molo, gdy tymczasem jeszcze w roku 1927 cały przeładunek odbywał się na redzie otwartego morza na lichtugi i małe szalupy wiosłowe.

W roku 1924-m eksport niektórych produktów rolnych z Teneryfy przedstawiał się następująco:

Banany — 2.260.883 gałęzi (każda od 150—200 bananów); pomidory 1.238.561 skrzyń; kartofle 232.941 skrzyń.

Dzisiejszy eksport przerósł znacznie stan rzeczy w roku 1924.

W dziedzinie historji Tenerifa i wyspy Kanaryjskie wogóle są dość mało znane. Mieszkańcy tych wysp chełpią się jednak tem, iż Tenerifa była ostatnim lądem wolności, jaki oglądał Napoleon przed uwięzieniem go na wyspie Św. Heleny, oraz tem, że w bitwie pod Tenerifą Nelson stracił rękę.

Dzisiaj w muzeum Santa-Cruz można oglądać sztandary angielskie, zdobyte na szalupach Nelsona, wysłanych z okrętów po prowiant na ląd Tenerify i lufę armaty, pochodzącej podobno z admiralskiego statku.

Przybycie do stolicy wysp Kanaryjskich polskiego statku szkolnego było ewenementem szeroko omawianym w prasie tutejszej, tem bardziej, że zbiegło się ono z pobytem w Santa-Cruz niemieckiego statku szkolnego „Grossherzogin-Elisabeth". Jak wiadomo „Dar Pomorza" był niegdyś szkolnym statkiem (i to siostrzanym „Grossherzogin-Elisabeth") niemieckim, zabranym Niemcom po wojnie Europejskiej.

Kapitan „Daru Pomorza" złożył szereg wizyt oficjalnych przedstawicielom władzy z gubernatorem p. Jose M-a Delgo de Y Golmayo na czele i był przez nich rewizytowany na statku. Podczas pobytu „Daru Pomorza" na wodach wysp Kanaryjskich opieką swoją otaczał statek i załogę konsul francuski.

Po kilkudniowym pobycie na Tenerifie, zaspokoiwszy głód lądu, wyruszamy dalej na południe, ku wyspom Zielonego Przylądka. Podróż teraz płynie spokojnie i we-







Pernambuco, wioska murzyńska
Dolina Orotawy i widok na szczyt
Pik de Tenerife.
Orotawa

soło. Groźne wycie sztormów, ponure niebo jesiennej północy, brutalne uderzenia wściekłych szkwałów, zdradziecka, gęsta wilgotna i lepka mgła ustąpiły przed roześmianem słońcem południa i łagodnem tchnieniem ciepłego passatu. Spokojna, beztroska, nie jest nawet zmącona tem, iż nie zajdziemy na parodniowy postój do Mindello na wyspach Zielonego Przylądka. Do ominięcia Cabo Verdów zmusza nas fakt choroby jednego z uczniów, objawiającej się w sposób zbliżony do dezynterji. W kolonjach, gdzie epidemje szerzą się daleko łatwiej, niż w Europie, władze sanitarne są bardzo ostrożne i prawdopodobnie żądanoby od nas postoju w kwarantannie, co pociągnęłoby za sobą odpowiednie notatki w okrętowem świadectwie zdrowia. Takie „nieczyste“ świadectwo jest postrachem krajów tropikalnych, a więc reszta rozpoczętej zaledwie podróży, minęłaby nam pod żółtą flagą kwarantanny, czyli bez najmniejszego kontaktu ze światem na zewnątrz burt naszego statku.

Jednakże wysp Zielonego Przylądka nie mijamy daleko. Przeciwnie: lawirujemy między niemi, a przechodząc tuż koło skalistej wysepki I. dos Passagros, na której szczycie mieści się stacja sygnałowa, przy pomocy flag kodu międzynarodowego podajemy wiadomość, iż idziemy wprost do Pernambuco, dokąd należy skierować z Mindello przeznaczoną dla nas pocztę.

Na długości zachodniej 30 stopni 31 minut — przecinamy równik.

Zwyczajem uświęconym odwieczną tradycją odbywa się tam chrzest morski dla tych wszystkich uczniów i marynarzy, którzy pierwszy raz znaleźli się na południowej półkuli.

To też i na „Darze Pomorza" w wilję przejścia przez równik, wyłania się z odmętów oceanu Tryton, pierwszy minister Neptuna, władcy mórz. Obrośnięty wodorostami, poprzedzany przez dwóch nurków w skafandrach, kroczy poważnie do komendanta statku.

Po uroczystem powitaniu, Tryton prosi o listę załogi, by sprawdzić w archiwach morskich, kto nie przepływał jeszcze równika i zapytuje komendanta, czy godnie i serdecznie powita Neptuna, gdy ten zjawi się na statku.

Kapitan Maciejewicz, podporządkowując się przepisom neptunowego państwa — najuprzejmiej zaprasza króla oceanów na „Dar Pomorza". Nazajutrz rano zjawia się najpierw astrolog z olbrzymim oktantem (przyrząd do mierzenia wysokości ciał niebieskich nad widnokręgiem) i przy pomocy magicznych zaklęć ustawia statek na szerokości geograficznej idealnego zera; następnie zarządza postawienie statku w dryf, to znaczy zdanie go na łaskę wiatru i prądów. Wówczas dopiero ukazuje się na pokładzie Neptun ze swą małżonką, Prozerpiną, i liczną świtą. Składa się ona z sześciu djabłów, z murzynów, pięknych dziewic, syren, żyraf, krokodyli, chińczyka i rekina. Uczniowie i marynarze świetnie poprzebierani i ucharakteryzowani spotykani są z ogólnem uznaniem.

Neptun wygłasza dłuższą mowę i zapowiada chrzest surowy, ale sprawiedliwy.

Zasiadłszy na wspaniałym tronie, daje znak rozpoczęcia ceremonji. Wysłannicy piekieł chwytają nowicjuszów, golą ich, strzygą i kąpią w kadziach, bez litości. Wszystkich ochrzczono rzetelnie, nie wyłączając prof. Roszkowskiego, uczonego przyrodnika i broniącego się zaciekle lekarza okrętowego. Na ostatku kapitan Maciejewicz, który bawił się na równi z innymi, tęgim strumieniem słonej wody ochrzcił Neptuna ze świtą, demaskując fałszywość ponętnych dziewic orszaku królewskiego. Kuszące ich wdzięki okazały się z tektury, papieru, manili, targanu, bawełny, nawet z asbestu i innych materjałów okrętowych, „zrabowanych" starszemu oficerowi.

Kucharz okrętowy uczcił obecność niecodziennych gości przebudzeniem swego talentu gastronomi-

cznego i dostosował posiłek cielesny do poziomu duchowego i artystycznego całej uroczystości.

Dnia tego bandera polska po raz trzeci przecięła równik w kierunku z północy na południe. Pierwszym na równiku był statek „Lwów" w 1923 roku, drugim „Niemen" w roku 1930, a obecnie „Dar Pomorza".

CHRZEST NA RÓWNIKU.


Astrolog z oktantem


Neptun z Prozerpina i Tryton


Syrena


Neptun i Tryton


Neptun i Prozerpina w otoczeniu dworu


Djabeł z „brzytwą"

Dnia 27 listopada o godz. 8-ej rano wchodzimy do portu Pernambuco. W dwadzieścia minut później oddajemy prawą kotwicę. Jest to początek skomplikowanego w tym porcie cumowania, które trwa do godziny 10-tej.

Już parę dni przedtem, na pełnem morzu, otrzymaliśmy radjodepeszę, że poseł polski w Rio de

Janeiro, pan minister Grabowski, korzystając z naszego pobytu w Pernambuco, przybędzie tu na parowcu „Oranja“ celem złożenia oficjalnych wizyt przedstawicielom władz, oraz celem dokonania inspekcji „Daru Pomorza“.

Przybycie „Oranji“ do portu było zapowiedziane na godzinę 14 następnego dnia. Na ten też termin „Dar Pomorza“ przybrał odświętny wygląd. Burty zostały doprowadzone do śnieżnej białości przy pomocy mydła i skłodkiej wody, torówka z oficerem komplementacyjnym, (że misję jego w ten sposób określę) i oficer ten wchodzi na pokład „Oranji“ jednocześnie z władzami sanitarnemi i celnemi portu. Zebrani na rufie „Daru Pomorza“ obserwujemy „Holendra“ przez lornetki. Bezsprzecznie jest nowoczesny, ma ładną sylwetkę i musi być luksusowo urządzony. Na rejce jego fokmasztu powiewa polska bandera.

Wkrótce wraca nasza motorówka z oficerem i ten ostatni melduje





Obrazek z prawej: Pernambuco — Wybrzeże Atlantyku
Z lewej: Spiętrzenie wody na rzece Capibaribe.

pokłady błyszczały czystością niemal nieskazitelną, mosiądz lśnił na słońcu, jakby cała załoga, poza czyszczeniem kompasów i różnych okuć nie miała innych obowiązków. Wszyscy uczniowie i załoga w „wyjściowych“ granatowych uniformach, oficerowie zaś na biało. Tymczasem „Oranja“ robi nam zawód i spóźnia się mocno. Każdemu chciałoby się na ląd, nęcący a nieznany, a tu statek królewsko-holenderskiego Lloydu wystawia nas na ciężką próbę cierpliwości. Wreszcie rozlega się radosny okrzyk: „widać Oranję“, a w niespełna godzinę później statek holenderski oddaje kotwicę w porcie i cumuje się do nabrzeża. Jednocześnie od trapu „Daru Pomorza“ odbija mo-komendantowi polecenie posła Grabowskiego.

Nazajutrz wyciągnięty dwuszereg uczniów wita gromkim okrzykiem przybywającego na statek Ministra. Następuje serdeczna przemowa i szczegółowe zwiedzanie statku, a po inspekcji i pogawędce z uczniami już jako gość kapitana i oficerów, zostaje na skromnym obiedzie z polskiem mięsem (dzięki chłodni) i polską kaszą gryczaną, która dla naszych rodaków na obczyźnie jest zawsze niebyle przysmakiem.

Po obiedzie znowu pogawędka na górnym pokładzie, w cieniu tentu słonecznego. Słuchamy z zainteresowaniem opowiadania pana Ministra o ostatniej rewolucji, któ-

ra uzdrowiła stosunki w Brazylji, a w czasie której stan Pernambuco odegrał również doniosłą rolę.

Następny dzień wykorzystujemy na obciągnięcie rozluźnionego, stałego olinowania masztów i na ćwiczenia szalupowe. Odwach wolny na kutrach pod żaglem udaje się w głąb zatoki i rzeki Capibaribe na poszukiwanie murzynów, krabów, kokosów, bananów i t. p. egzotyzmów.

Pernambuco nie różni się niczem od przeciętnego miasta tropikalnego. Domy przeważnie parterowe, kolorowe z płaskiemi dachami i bez fundamentów. Za dzielnicą handlową — bajora wysychające i znów zalewane słoną wodą oceanu. Pośród nich na błotnistych wysepkach coś w rodzaju wioski murzyńskiej z glinianych lepianek, dalej dzielnica zamieszkana przez zamożnych ludzi, więc: bulwar, plaża piękne wille, a dalej nieprzebrany las palm kokosowych. Gorąco takie, że nawet po pracy nie ma wielkiej ochoty wychodzić na ląd, aby oglądać to wszystko. Jedynie oficjalne wizyty i oficjalne przyjęcia muszą się odbyć w oznaczonym czasie i godzinie bez względu na temperaturę.

Wreszcie 4-go grudnia o godz. nie 15,45 zaczynamy podnosić kotwicę, a w niespełna godzinę później







Życie na pokładzie:

1) W Pernambuco,
2) Handlarz owoców w Tenerifie
3) Poseł R. P. w Rio de Janeiro, dr. Tadeusz Grabowski przybywa w dn. 29. 11. 1931 r. na statek szk. „Dar Pomorza". Obok, w motorówce, na tle bandery, 4-ty oficer statku por. Rowiński.

opuszczamy gościnne falochrony Pernambuco, aby podążyć do właściwego celu naszej podróży, na Martynikę.

Etap podróży Pernambuco-Martynika mieliśmy bardzo pomyślny.



Na ląd!

pomijając dwa dni prądu przeciwnego, który spowodował małe opóźnienie, ale jednocześnie pozwolił nam wykończyć malowanie na pokładzie.

Na Martynikę przybywamy w sobotę 19-go grudnia. Reda Fort de France jest wprost wymarzona do ćwiczeń żaglowych: miejsca dużo, zakryte od silnej fali, stały wiatr w tym samym kierunku pomimo szkwałów z deszczem. Czeka nas wszystkich olbrzymia praca, gdyż w przeciągu paru tygodni musimy zmienić naszych niedoświadczonych kandydatów na wytrawnych marynarzy.

Narazie jednakże panuje na statku nastrój świąteczny: przecież to za parę dni Wigilja. Gdyby nie listy i przesłane w nich opłatki — trudno byłoby nam uwierzyć, iż zaledwie parę dni dzieli nas od Świąt Bożego Narodzenia. Brak śniegu, upał, woda nagrzana do + 29° C., drzewa w niczem nie przypominające naszych świerków, jodeł i sosen. No, ale „choinkę" mamy! Jest nią wyrąbane w gęstwinie drzewo mangrowe. Świece kupione, świeczniki własnej roboty z drutu benclowego; ksiądz i paru uczniów robią kolorowe łańcuchy.

Nie jesteśmy zupełnie osamotnieni. Prócz nas stoi tu na redzie belgijski statek szkolny „l'Avenir" duży, czteromasztowy bark. Z Belgami jesteśmy w bardzo dobrej komitywie — łączy nas przyjaźń zawarta w czasie zeszłorocznej podróży, w Antwerpji.

Po świętach zabieramy się na serjo do pracy: musimy rozebrać kreuzmaszt, zmienić saling, przechylić statek i oskrobać choć trochę podwodną część, która okropnie jest zarośnięta wodorostami i muszlami; musimy też zmienić żagle,



Jedna z bocznych ulic Pernambucu

pomalować burty, maszty, a przedewszystkiem przeprowadzić porządne ćwiczenia wiosłowe i żaglowe i zakończyć je regatami.



1) Fort de France, Martynika; 2) Pernambuco, Brazylja; 3) Krajobraz Tenerify, 4) Santa Cruz Tenerifa.

Profesor Roszkowski pracuje też wytrwale; mimo, że ma już całą furę dzikich zwierząt wielkości łebka od szpilki, zbiera dalej.

Ksiądz podtrzymuje w nas ducha swemi niedzielnemi kazaniami, które następnie skrupulatnie notuje, gdyż jak powiada „człowiek musi zostawić pamiątkę po sobie".

Najtrudniej jest z aprowizacją: codziennie trzeba obchodzić targ, a-

by dostać tu 15 jaj, tam 10, gdzieindziej 30, tu kaczkę, tam kurę, dalej wiązkę marchwi itd. Mięso mamy z Polski, ale niestety kończy się ono za parę dni, a tutejsze jest wściekle twarde i niesmaczne. Na kartofle zabrane z Polski, źle wpłynęła morska podróż zmiana klimatu, w 30% bowiem uległy zepsuciu, to też od Pernambuco traktujemy je jako przedmiot zbytku i niebyłe smakołyk, zastępując je ryżem, fasolą, fiżonem i wszelkiego rodzaju kaszami.





W niedziele i dni świąteczne robimy wycieczki szalupami na dalekie plaże. Nie możemy wszakże opuścić Martyniki nie zwiedziwszy ruin St. Pierre, niegdyś stolicy tej wyspy, zniszczonej doszczętnie przez wybuch wulkanu Mont - —Pelé, u stóp którego leżało to miasto. Wybuch nastąpił dnia 8-go maja 1902 roku, czyli trzydzieści lat temu: zginęła wówczas cała ludność St. Pierre, licząca około 28.000 osób. Dziwnym i niezbadanym trafem ocalało 2-ch więźniów, zamkniętych w grubych celach więziennych. — Pierwsze wiadomości o działalności wulkanu Mont Pelé, panującego całkowicie nad północną częścią wyspy, pochodzą z r. 1792. Słabemu wówczas wybuchowi towarzyszyło trzęsienie ziemi i wydzielający się z krateru silny, nieprzyjemny odór. Jedynemi ofiarami tego wybuchu było wówczas kilkadziesiąt drzew i kilkanaście ptaków. Mieszkańcy uciekli cało i powrócili dopiero po kilku miesiącach.

Francuska zaś administracja wyspy i ludzie nauki wcale się wybuchem nie zainteresowali, ponieważ rewolucja francuska dominowała wówczas nad wszystkiem.



Widoki Martyniki:
1. Wulkan Mont Pelé,
2. Ruiny.
3. Zatoka Fort de France.

Drugi wybuch w 1851 roku był już znacznie poważniejszy w skut-

kach, lecz również nie pochłonął ofiar w ludziach. Pokrył on jedynie całą okolicę grubą warstwą lepkiego błota, które momentalnie zniszczyło wszelką roślinność. Z wulkanu tryskały olbrzymie ilości siarkowodoru, a kaskady wrzącej wody napełniły koryto wyschniętej rzeki Clair. Na zboczu wulkanu na wysokości 100 metrów utworzyło się jeziorko o średnicy 120 m., które przedtem nie istniało. — Od tego czasu zapomniano zupełnie o działalności Mont-Pelée; u stóp samego wulkanu, nad brzegiem morza, rozrastało się miasto St. Pierre, największy i najruchliwszy port na Martynice. Już w 1900 i 1901 roku niektórzy turyści zwracali uwagę na budzenie się wulkanu. W lutym 1902 r. kilku mieszkańców sąsiedniej wioski zostało zatrutych wyziewami, równocześnie zauważono, że w mieszkaniach czernieją przedmioty ze srebra. — przy końcu kwietnia tegoż roku groźne objawy powtarzają się coraz częściej: lekkie trzęsienie ziemi, chmury popiołu wysokie na 500 metrów. Słychać detonacje, podobne do odległych strzałów armatnich, deszcze drobnego, białego popiołu zaciemnia powietrze do tego stopnia, że ludzie nic nie widzą z odległości dwóch metrów. Pomimo, że panika ogarnia ludność, nikt nie ucieka, przeciwnie, wszyscy ukrywają się w domach lub kościołach, modląc się i płacząc. Po paru dniach spokojniejszych, otucha powraca i nowe groźne objawy stanowią już jedynie atrakcję dla młodzieży, która nawet projektuje wycieczkę na wulkan w dniu 4-go maja, czyli cztery dni przed wybuchem. Ranek 8-go maja był tak ciemny, że trzeba było zapalić światła. O godzinie 8-ej wykwitł nad wulkanem wspaniały pióropusz pary o symetrycznych kształtach. Po gwałtownej detonacji ujrzano olbrzymią czarną chmurę pokreśloną ognistemi błyskami. Chmura z szaloną szybkością runęła na St. Pierre. Nieliczni świadkowie katastrofy, członkowie załóg statków, stojących na redzie St. Pierre, którzy pozostali przy życiu, zdoławszy wdrapać się na pływające szczątki okrętów — nie zobaczyli z miasta nic więcej, jak zwały ruin, trawio-







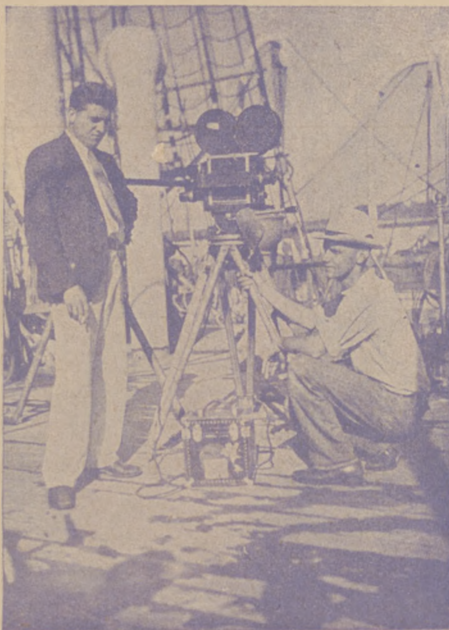
Widoki słonecznej Martyniki

nych przez pożar. Wszyscy ludzie zostali spaleni w mgnieniu oka. — Wulkanolodzy obliczyli, że temperatura chmury ognistego popiołu wynosiła 1300° C. Po zniknięciu palącej chmury spadła na ruiny miasta ulewa drobnych kamieni, a następnie gorąca lawa i drobny, suchy popiół. Z kwitnącego miasta pozostał olbrzymi cmentarz.

Dzisiaj St. Pierre odbudowuje się powoli, ale mieszkańcy jego żyją w ciągłej obawie nowej katastrofy.

Dojechać tu można z Fort de France statkiem lub autobusem. Droga lądowa jest 36 km. na tej przestrzeni około 430 wiraży przekraczających 120°, a często dochodzących do 180° Droga niebezpieczna, ale cudowna. Szoferzy wprost genjalni. Niektórzy uczniowie dotarli do samej krawędzi krateru, ale wszyscy uznaliśmy, że najwspanialszą częścią wycieczki, odbytej autobusami, była właśnie droga ze swemi górami, urwiskami, przepaściami, wirażami i cudowną roślinnością.

Bardzo miły, choć mniej pracowity pobyt na Martynice kończymy regatami wiosłowemi i żaglowemi. W pierwszych zwycięża załoga pod sterem ucznia Studnickiego, w drugich zwycięzcą zostaje instruktor Grzybowski.

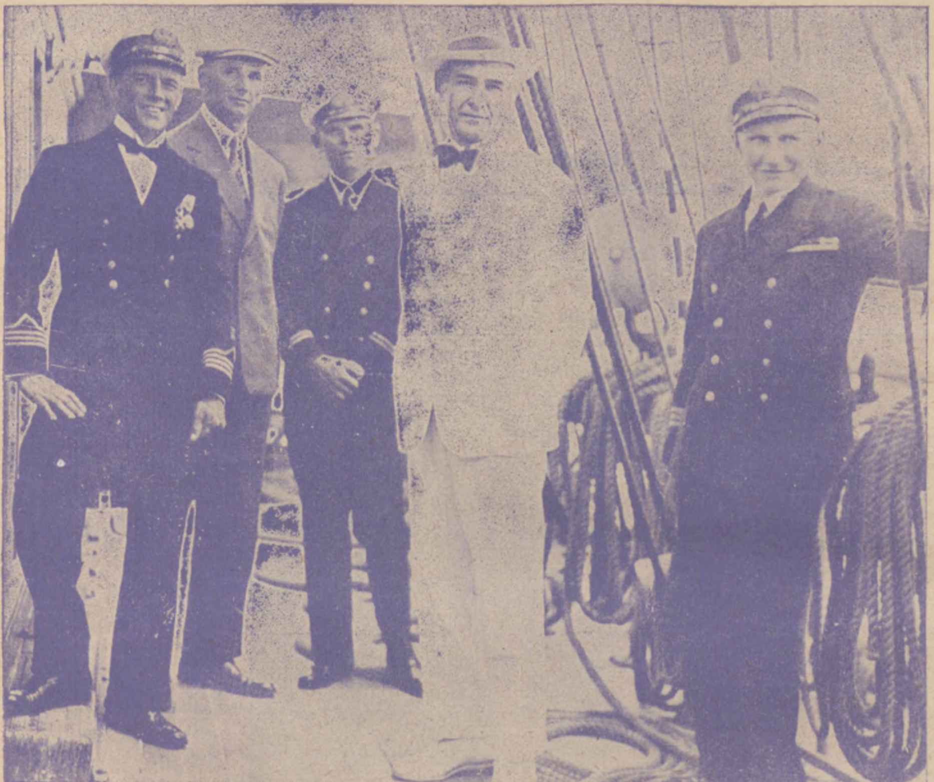


Mr. T. Bills i mr. M. Herbert nakręcają film „Dar Pomorza" na Antylach

Na parę dni przed naszem opuszczeniem Fort de France zjawiają się u nas bardzo mili goście — dwaj kinooperatorzy z amerykańskiego „Movietonews" panowie M. Herbert i T. Bills. Porozumiawszy się z dowództwem statku, dokonują oni szeregu zdjęć z manewrów i życia okrętowego. Czyniąc zadość ich prośbie wychodzimy na jeden dzień w morze dla filmowania, sprawdzając jednocześnie działanie nowozałożonych żagli i olinowania, oraz nowo ustawiony kreuzmaszt. W przeddzień tej próby na redę Fort de France przybywa szkolny okręt wojennej marynarki francuskiej „Jeane d'Arc. Na pokładzie jego znajdują się dwaj podporucznicy polskiej marynarki którzy odwiedzają „Dar Pomorza". Zdjęcie się z kotwicy pod żaglami naszego statku jest filmowane przez Amerykanów z mostku wielkiego parowca angielskiego. Zarówno wszyscy pasażerowie olbrzymiego „Anglika", jak i cała załoga „Jeanne d'Arc" wyległa na pokład, aby się przyjrzeć trudnym manewrom „Daru Pomorza", na którym jednocześnie podnoszono kotwicę, stawiano żagle i brassowano reje, aby wylawirować pomiędzy statkami stojącemi na redzie.

Po powrocie na nasze miejsce kotwiczne na redę, panowie Herbert i Bills byli naszymi gośćmi jeszcze przez dwa czy trzy dni, dokręcając do końca piąty tysiąc stóp swego filmu. Pożegnaliśmy nowych przyjaciół dopiero 10-go lutego, którego to dnia podnieśliśmy kotwicę, aby opuścić gościnne wybrzeża Martyniki i podążyć w kierunku dawno niewidzianego Bałtyku.

Wziąwszy do ręki mapę oceanu Atlantyckiego łatwo można się przekonać, iż na drodze łączącej Małe Antyle z Morzem Północnem, przez La Manche, lub na północ od wysp Wielkiej Brytanji, leżą wyspy Azorskie. Jednakże droga żaglowca, zależnego w największej mierze od kierunku wiatrów, niemal nigdy nie bywa prosta i rzadko kiedy może być zgóry ustalona.



Poseł Grabowski na „Darze Pomorza". Stoją od lewej ku prawej: kpt. Maciejewicz, prof. Roszkowski, por. Strzembosz, min. Grabowski i kpt. Meissner.

Opuszczając Martynikę z projektem zatrzymania się na 1—2 dni w Horcie na wyspie Fayal, nie byliśmy bynajmniej pewni, czy pierwszym lądem, jaki ujrzymy nie będą brzegi Francji, Anglji lub nawet Norwegji. Przez cały luty, leżąc w ostrym bejdewindzie prawego halsu z trudem posuwamy się ku północnemu wschodowi. Początkowo nawet północno-wschodni pasat zmusza nas do zwiększania dłu-

gości zachodniej. a w najlepszym razie do sterowania na czysty Nord.



Zwijanie żagli

Dwukrotnie powstaje projekt „popuszczenia statku o 2—3 rumby z tem że zrezygnujemy z Azorów, a zyskamy zato na szybkości i zdążymy na Wielkanoc do Gdyni. Jednakże raport oficera prowiantowego zmusza nas do zaniechania tego projektu, — nie mamy zupełnie jarzyn, jaj, mięso też pozostawia wiele do życzenia. Niewielka ilość prowiantu z takim trudem zdobyta na Martynice jest na wyczerpaniu, gdyż długotrwałe cisze i przeciwne wiatry przez nieoczekiwanie długi czas zatrzymały nas na wodach podzwrotnikowych. — Trudno żyć samym fiżonem, kaszą gryczaną i margaryną, a w inne smakołyki nie mogliśmy się zaopatrzeć w Fort de France. Azory są nadal aktualne.



Pod pełnemi żaglami

Czwartego marca dzieli nas od Fayal, wyspy należącej do archipelagu Azorów zaledwie 330 mil. — Dnia tego wiatr zaczyna się wzmagać, osiągając koło 10 h rano siłę 7 (około 27 mil-godz.). W pół godziny później przy sile wiatru 8 zwijamy wszystkie trzy bramżagle[1]) i bomkliwer[2]) na bukszprycie[3]).

O godz. dwunastej przy zmianie wachty sprzątamy grotżagiel, a po zwinięciu go przychodzi kolej na górne marsle[6]) i fok[7]). Pomimo iż barometr nie wykazuje najmniejszej zmiany, wiatr wzmaga się szybko, osiągając o godz. 13-tej szybkość 40 mil-godz.[8]) tj. siłę 9.

Wkrótce po zwinięciu żagli rejowych, z których pozostały tylko sztormowe dolne marsle[10]) jeden ze skośnych żagli[11]) zaczyna odpruwać się od raks[14]). Aby go ocalić, spuszczamy go z pośpiechem. Paru ludzi przyszywa odprute raksy i naprawia uszkodzone renuzki. W tymże czasie silniejszy szkwał[15]) wysadza grotenstagsel z lików z hukiem strzału armatniego i w mgnieniu oka rozdziera żagiel na strzępy. Spóźniliśmy się tylko kilka sekund ze sprzątnięciem tego żagla, gdyż w przewidywaniu, że może go spotkać ten smutny los, mieliśmy już ludzi na kontrafałach[16]).



Komendant statku kpt. Maciejewicz

O 14 h 30 m zaczęliśmy z nawietrznej kluzy[17]) kotwicznej sączyć powoli oliwę. Pod jej wpływem fala „wygładza" się nieco, nie załamuje się i nie

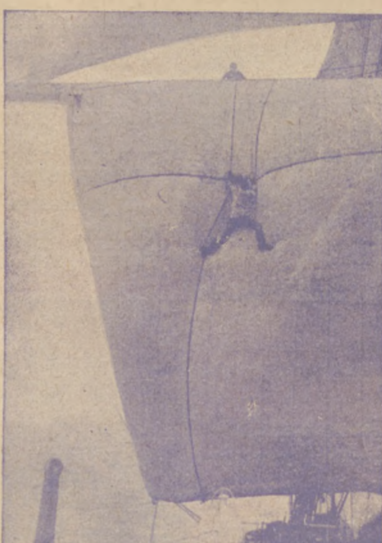


Codzienna gimnastyka

wdziera zbyt gwałtownie na pokład. O godzinie 17-ej siła wiatru 10 (około 47 mil-godz.).

Wszystkie iluminatory[18]) międzypokładu[19]) zamknięto żelaznemi pokrywami. Wszystkie wejścia w głównym pokładzie zakryte lukami[20]), obciągnięte podwójnemi brezentami, zaklinowane „na beton". Fala często z nawietrznej burty wchodzi na pokład, skąd spływa, pieniąc się wartko przez otwarte sztormszpigaty[21]). Barometr zbudził się z odrętwienia, drgnął i spadł o 0,4 mm. W godzinę potem wiatr osiąga siłę 11 t. j. około 55 mil.-godz. Morze przestaje żartować, zaczyna grozić. Fala dochodzi do 8 m. wysokości.

Ponieważ kreutzstenstagslowi nie ufamy zbytnio, rozciągamy na kreuzstagu przyszyty naprędce sztormowy sztagsel, o grubych ko-



Między niebem a pokładem

nopnych likach[22]), mocnych jak liny kolejek wiszących. Jednakże jeden bryt żagla[23]) był widocznie przeżarty, lub nadwyrężony. Po godzinie stagsel pęka na dwie części, a środkowy bryt idzie w strzę-



Pod sztormowym marslem

py. Po krótkiej walce z wściekłością wichru udaje nam się opanować uszkodzony żagiel, odpruć go i zamienić sztorm-bezanem[24]). Jest to maleńki żagiel i w normalnych warunkach, gdyby nie groza sytuacji, wyglądałby wprost śmiesznie. Mocny zato, jak djabli. Część służbowego odwachu zajęta jest przyszywaniem drugiego sztorm-bezanu między bumem[25]), a kreutzmasztem, na jego właściwem miejscu, aby ulżyć dużemu bezanowi[26]), który i tak dokazuje cudów wytrzymałości.

O północy barometr pokazuje 757.7 m. Siła wiatru 10—11, kierunek bez najmniejszej zmiany: Ost-Süd-Ost (wschodnio-południowo-wschodni).

Z meteorologją coś jest nie w porządku: na szerokości 38° Nord

przy barometrze 758 mm siła wiatru 10—11... Te trzy dane niezupełnie do siebie pasują.

Noc jest ciemna, jak sumienie bandyty. Stan morza coraz groźniejszy, szturm fal na wątłe burty i pokład statku coraz silniejszy. — Eol się wściekł. Posseydon oszalał, sztorm wyje, Atlantyk ryczy. Nie dobrze....

Przechyły statku przekraczają 35°. Ciągle sączy się oliwa z dziobu; jej działanie, choć nieco pomaga. jest jednak mało skuteczne, bo spóźnione. Pod wiatrem fala mniej się łamie, na wietrze — ta, która nas szturmuje, spotyka się z oliwą dopiero przy burcie statku.

Grunt, żeby teraz nie poszedł w strzępy jakiś nowy żagiel, zwłaszcza sztagsel sprzątany ze śródokręcia. Przy tych ciemnościach i przechyłach trudno się pracuje, a na szkafucie, który często całkowicie kryją fale, praca jest wykluczona. Trzebaby się chyba wiązać do masztu.

O godzinie 1-ej w nocy kreutzsztagsel jest zreperowany: w środku ma nowy bryt z nowego płótna Nr. 1. Spuszczamy sztorm - bezan — prowizorycznego zastępcę, — po odpruciu go, przyszywamy naprawiony sztagsel. Postawienie go jest pracą niełatwą: zanim fał i szoty[27]) wyprężą się, zanim zaczną pracować liki żagla, płachta jego szarpie się. jak oszalała, strzelając niby pośpieszne salwy armatnie. Podejście pod szarpiące się wściekle płótnisko grozi człowiekowi wyrzuceniem za burtę, lub potrzaskaniem kości przez jakiś blok szotowy. Trudność powiększają gwałtowne przechyły, ciemność, fale raz wraz zmywające pokład i strach przed niebezpieczeństwem. Dziesięć minut trwa ryzykowna walka, wreszcie żagiel jest okiełznany.

Godziny mijają wolno. Huk fal i wycie wichru w olinowaniu jeszcze się potęgują. Chwilami przez stalowe burty statku, przez maszty od kilu, aż do jabłka przebiega jakby dreszcz lęku, gdy pod zwałami potężnej fali ginie cały pokład i jedynie maszty i szczyty nadbudówek pochyło tną powierzchnię olbrzymiej skiby wodnej, dając świadectwo groźnemu niebu, że statek walczy jeszcze z żywiołem.

4 h rano: wiatr ESE, siła 9—11, barometr 735.5. Przechyły boczne statku około 40°, wzdłużne ok. 15°.

6 h 10 m. Wielka fala przechodzi pod statkiem, na podwietrzną wyrasta z pod niego pionowo w górę tuż przy lewej burcie. Tylne talje[28]) ratunkowego kutra pękają pod naporem wody jak wątłe nitki i szalupa zwisa pionowo, sterem na dół. Rzucamy się w kilku, aby ją ratować, lecz następny zwał wodny wyrywa nam z rąk stalowe pasy ściągające i zrywa kuter z przednich talji. Straciliśmy najwygodniejszą i najporęczniejszą szalupę. Temsamem inne szalupy ratunkowe zostały automatycznie obciążone dodatkowo 14-oma ludźmi, stanowiącymi dotychczas załogę straconego kutra. Szalupa spłynęła na fali doskonale, unosząc ze sobą 12 wioseł, maszty, żagle, kotwice, rakiety — cały swój inwentarz. Choć pełna wody, trzymała się dobrze na powierzchni: tanki powietrzne spełniły swoją rolę.

Wiatr tymczasem nie słabnie i nie zmienia kierunku, barometr spada bardzo powoli. Morze jest rozszalałe. Zwały wody 10-cio me-

trowej wysokości z szumem białych syczących grzebieni walą na statek jedne po drugich. Wiatr wyje w olinowaniu z taką siłą, że z odległości 2 m. nie słychać najgłośniej wydawanych rozkazów. Znękana fregata zatacza się we wszystkich możliwych kierunkach. Czasami bukszpryt dziurawi niskie niebo na wysokości 45° nad widnokręgiem, czasami zarywa się w wodę aż po sam nok[29]), a wówczas rufa leci gdzieś w górę, jak winda w nowojorskim Empire-State-Building na swe 102-gie piętro. Czterech uczniów-sterników aż przykuca mimowoli, zaciskając mocniej dłonie dokoła szprych kół sterowych, bezużytecznego, przez sekundę zawiśnięcia w powietrzu steru. Maszty i nagie kikuty rej kreślą w przestrzeni nieregularne sektory 90-cio stopniowe, zataczając nokami swemi łuki stumetrowej długości z jednego krańcowego położenia do drugiego. Z podwietrznej strony niemal za każdym przechyłem statek czerpie po kilkadziesiąt ton wody, która wdziera się na pokład zwałem wysokim do łbów szlupbelek na długości całego śródokręcia[31]). Słony nektar oceanu nie zdąża nawet spłynąć przez sztormowe szpigaty, gdy nowa jego porcja przesadza reling. Paru ludzi jest mocno poturbowanych. Lekarz okrętowy umieścił ich w hamakach. Zresztą nic groźnego: parę połamanych palców, kilka ran ciętych i tłuczonych.

Czasami przelatują wściekłe szkwały z rzęsistym deszczem, zasłaniając zupełnie widnokrąg. Zresztą w obecnej chwili trudno go sobie wyobrazić: jest tak ruchomy, iż właściwie niema go wcale. — Chwilami linję przecięcia się nieba z powierzchnią wody widać 10 m. nad głową i 15 m od burty, gdy statek leży w dolinie fali; czasami na odległość 10 mil w postaci zygzakowatej połamanej linji, gdy znajdujemy się na szczycie góry wodnej.

O godz. 9 min. 30 olbrzymia fala kryje całkowicie bak[33]) i przednią część okrętu, a jej grzebień uderza w dolny formarszżagiel. W godzinę później inna fala wdziera się z hukiem na rufę, siejąc dokoła spustoszenie: gnie i wyrywa żelazne kraty poręczy przy padunach grotmasztu, przewraca i mocno turbuje paru ludzi (m. in. komendanta), wyrywa curbum[35]) gika[36]), a na śródokręciu wgniata ciężkie drzwi do sali wykładowej, zatapiając tę ostatnią do wysokości stołów i niszcząc doszczętnie bibljotekę uczniowską.

Wgniecione drzwi zastawiamy grubą przykrywą luku zapasowego. Pozbawiony oparcia gik, tłucze się o szlupbelki i wanty. Wkońcu jednak udaje nam się przyciągnąć go i unieruchomić przy pomocy lin i odbijaków, a jednocześnie uratować curbum.

Czasami musimy liczyć się nawzajem, gdyż fala porywa nas od pracy i rzuca na podwietrzną burtę. Dopiero przy ponownym przechyle w prawo, gdy woda spłynie z pokładu, wygrzebują się z waterwejsu mokre i poturbowane postacie.

Przed jedenastą stawiamy bezan sztormowy, który część wściekłości wichru przyjmuje na siebie, wzmacniając w ten sposób bezan zwykły. Ogółem niesiemy teraz 8 żagli: 3 marsle, 3 sztagsle, 2 bezany. Chroni to statek od jeszcze większych przechyłów i jako tako pozwala nam utrzymać go w bejde-

wind[38]). Przeciętna szybkość nasza naprzód wynosi 1,3 węzła, w bok — 1,8 węzła, szybkość wypadkowa 2,4 węzła. Posuwamy się pod kątem 50°—60° do kierunku kilu, czyli dryf statku wynosi 5 rumbów.

O godz. 13-ej barometr osiąga swe najniższe (jednakże bardzo wysokie, jak na taki sztorm) położenie — 750,5 mm. Wiatr ciągle E-S-E, siła 11. W przeciągu następnej godziny zcicha nagle. Porywy mają szybkość 12 — 15 m/sek. (siła 7). Między temi szkwałami czasem zupełna cisza.

O 17-tej kierunek wiatru S-S-West, siła 4. Sztorm skończony. Pozostaje olbrzymia martwa fala. Z pokładu sprzątamy szachownicę lin. rozciągniętą poziomo dla możliwości jakiegokolwiek utrzymania się i poruszania na tej skaczącej równi pochyłej, spłókiwanej tonami wody. Lekarz zmienia opatrunki rannym, a my zdrowi stawiamy więcej żagli i w szybkiem tempie naprawiamy szkody, aby w każdej chwili być gotowymi na godne przyjęcie ewentualnego następnego sztormu.



Wyspa Palma. z archipelagu wysp Kanaryjskich: 726 km²

Bez większych przygód i przeszkód, nie licząc 24-ro godzinnej ciszy, przybywamy wreszcie do Horty 9 marca rano i rzucamy kotwicę na redzie. Wkrótce po zakotwiczeniu zjawia się na naszym statku konsul francuski. Tu muszę dodać małe sprostowanie. Konsul przybywa do nas swoją motorówką pod banderą francuską, jest jednakże konsulem aż 14-tu państw, a wkrótce zapewne zostanie również konsulem R. P. Polskiej. Z tego też tytułu otrzymuje od nas w upominku polską banderę konsularną.

Dzięki uprzejmości konsula, który okazuje nam wybitną pomoc uzupełnienie prowiantu okrętowewego nie natrafia na żadne trudności. Przedstawiciel 14-tu państw chce nas zatrzymać w Horcie przynajmniej przez 10 dni, zorganizować wycieczki samochodowe, urządzić bal, wycieczkę na wyspy sąsiednie i mnóstwo podobnych imprez. Z powodu braku czasu musimy zrezygnować z tych wszystkich przyjemności, dziękując serdecznie konsulowi za jego uprzejmość i gościnność, którą w stosunku do Polaków okazał już swego czasu majorowi Kubali. Tragiczna śmierć ś. p. mjr. Idzikowskiego w czasie lądowania na pobliskiej wyspie Gracioza, oraz krótki pobyt na Fayal mjr. Kubali, podczas jego choroby stoją jeszcze żywo w pamięci wszystkich mieszkańców Horty.

Po 28-mio godzinnym postoju, t. j. 10 marca w południe podnosi-

my kotwicę. Konsul na pożegnanie przywozi nam skrzynkę starego Porto i wielki bukiet kamelji.

Podczas naszego odkotwiczenia zrywa się silny szkwał, który następnie przechodzi w sztorm. Mimo to stawiamy żagle z pośpiechem, gdyż dryfujemy już z dużą szybkością, choć kilkadziesiąt sążni łańcucha kotwicznego leży jeszcze na dnie morskiem. Trzy dolne marsle i tyleż sztagżagli daje nam przechył 12-tu stopni. Od fali narazie zasłania nas wyspa. Wkrótce, z powodu rosnącej siły wiatru, zmuszeni jesteśmy zwinąć zluzowane górne marsle. Wskutek silnego dryfu wyspę San Jorge musimy zostawić na wietrze. Kładziemy się w baksztag[39]) lewego halsu i w 3 godziny przebywamy 33 mil. brak latarń morskich na tych skalistych wybrzeżach utrudniają nam bardzo nawigację. Dopiero nad ranem wszystkie północne wyspy i wysepki archipelagu Azorskiego są poza nami. Sztorm nie tak silny, jak poprzedni, jednakże „przepisowy" sztorm, z siłą wiatru 9, trwa jeszcze parę godzin. Dopiero po południu wiatr zaczyna zcichać w dość szybkiem tempie. Przed zachodem słońca niemal zupełna cisza.

Od Azorów do La Manche'u mieliśmy wiatry niewiele pomyślniejsze niż z Martyniki do Fayal: dużo cisz, wiatry słabe z różnych kierunków, wielka martwa fala, beznadziejne kołysanie, kłapanie i szorowanie się żagli na kantach, o-



Po czterech dniach deszczu i pierwsza obserwacja słońca

Następnie znów brasujemy na ostry bejdewind. Nie chcemy zbyt szybko posuwać się na wschód, ze względu na Biskaję. Będzie na to dość czasu „wyżej, gdzie ziemia jest węższa". Z trudem przeciskamy się między San Jorge a Terceną, zostawiając tę ostatnią pod wiatrem. Ciemności i znów mała szybkość, duży i nieokreślony dryf, oraz kuciach i linach stalowych. Nic tak nie niszczy żagli, jak właśnie to, że nie pracują: wyglądają wówczas, jak zwiędniałe liście w czasie posuchy, lub przeciwnie, jak zmoczone skrzydła motyla. Przechyły statku wypełniają je ciśnieniem powietrza to w jedną, to w drugą stronę, szarpiąc, przecierając i rwąc o olinowanie.



Na reje!

Do kanału weszliśmy z mgłą i lekkim Nord-ostem. Wreszcie 24 marca znaleźliśmy się gdzieś niedaleko na zachód od Dover.

Wkrótce po 10 h rano podczas ciszy wzięliśmy żagle na giejtawy i puściliśmy motor, aby podejść pod Dover na kotwicę i czekać tam na wiatr. Pogoda była piękna, pomimo mgły i tłusta, niewyraźna plama słońca, rozlana na tle mlecznej przestrzeni przygrzewała wcale nieźle. a trzeba pamiętać, że pod tym względem byliśmy wymagający, wracając z pod zwrotników.

Zwijano wszystkie żagle. Ostatnie z nich: grot i fok były już zwinięte i wiązano je cejzingami, gdy jeden z uczniów Maks Stefaniak szarpnął mocno cejzing, mający du-

żo luzu, stracił równowagę i spadł z grotarei na ręczną pompę turbinową, która stoi pod grotmasztem. Śmierć ś. p. Stefaniaka nastąpiła na miejscu, gdyż uderzywszy głową o tawotnicę, Maks rotrzaskał sobie czaszkę, tak, iż mózg prysnął na obok stojące szalupy. Strasznie mi żal tego chłopca. Może dlatego zginął tak niepotrzebnie, iż był zbyt pewien siebie i pomimo przestróg oficerów trochę brawurował. Był doskonałym materjałem na marynarza, zdolny, zręczny, odważny, przytem bardzo miły, koleżeński, zawsze uśmiechnięty, zawsze wesoły, zawsze zadowolony. Wszyscy oficerowie i koledzy bardzo go lubili i cenili. Zginął w 18-ym roku życia.

Na kilku uczniach wypadek ten zrobił silne wrażenie. Reszta jednak szybko się otrząsnęła. Ci, którzy byli wówczas na rejach, bardzo spokojnie i systematycznie skończyli swą pracę i dopiero wówczas zeszli na dół.

Lekarz zdaje kapitanowi krótki raport. Jednocześnie bandera narodowa ze szczytu gafa spływa do połowy normalnej wysokości



Na marsarei — zwijanie żagli

na znak żałoby. Odsłaniają się głowy wszystkich marynarzy wobec majestatu śmierci. Serca na krótką chwilę ściska żal i ból po stracie kochanego kolegi.

Zmieniamy kurs na Havre. — Wprawdzie bliżej jest nieco do Dovru lub Calais, lecz w Havrze możemy liczyć na niezawodną pomoc p. konsula Winiarza, starego przyjaciela „Lwowa" i „Daru Pomorza", pomijając fakt, iż nasi oficerowie znają ten port i jego zwyczaje znacznie lepiej, niż jakikolwiek inny. Jednocześnie ze zmianą kursu z nitek anteny okrętowej zrywa się żałobna wieść i na falach eteru, a następnie po drutach telegraficznych biegnie do Warszawy, Zamościa, Gdyni i Havru.

W Havrze cumowanie z powodu silnego prądu jest bardzo trudne. Dwukrotnie pęka nam manila podana na ląd. Trudności manewrów prócz prądu powiększają ciemności i ta okoliczność, iż nabrzeże zastawione jest kranami portowemi, które możemy łatwo zaczepićswemi rejami, lub bukszprytem. Pilot, który nas wprowadza do portu jest lekko zdenerwowany, lecz po szczęśliwem zakończeniu manewru szybko wraca do równowagi duchowej i niefrasobliwości p r a w d z i w e g o Francuza. Na brzegu pomimo spóźnionej pory (1-sza po północy) oczekuje nas konsul Winiarz.

Cały następny dzień zajmuje nam załatwianie formalności. Gdy po zapłaceniu rachunku za trumnę żegnałem na statku przedsiębiorcę pogrzebowego, ten ostatni podając mi rękę, rzekł: „au plaisir de vous revoir". Odburknąłem w sposób dość grubjański, że ponowne zobaczenie tego pana mogłoby mi sprawić jedynie wielką przykrość.

Havre opuszczamy w nocy, parę godzin przed wysoką wodą, znowuż przy silnym prądzie, który parokrotnie zarzuca nam dziób lub rufę o kilkadziesiąt stopni, grożąc wyrzuceniem na oślizgłe głazy falochronów.

Posiłkując się dość często motorem i wykorzystując dla żagli każdy powiew wiatru, przebywamy resztę kanału angielskiego, Hoofden, Morze Północne, Skagerrak i Kattegat, Sund, wreszcie Bałtyk.

Punktualnie o godz. 12-tej w nocy z 31 marca na 1 kwietnia rzucamy kotwicę na redzie Gdyni.

W 4 dni później kończymy siedmiomiesięczną kampanję, rozpuszczając naszych młodych wilków morskich, już nie kandydatów do Szkoły Morskiej, a jej uczniów, na zasłużone urlopy.

Słownictwo Morskie

Objaśnienia wyrazów technicznych użytych w artykule „Pod polską banderą na skrzydłach Passatu"

bombramżagiel — najwyższy (piąty od pokładu) żagiel,

fok — fokmaszt = przedni maszt.

bramstenga = najwyższa, trzecia od dołu część masztu,

reling = poręcz zakończająca burtę na nakładzie statku,

grotstenstagsel = jeden z żagli trójkątnych, rozciąganych między masztami.

cejzing = cienka linka, którą zwinięty żagiel przymocowuje się do rei,

marsel = nazwa żagla rejowego (drugi od dołu),

sztagsel = żagiel trójkątny,

węzeł = miara szybkości = 1 mili na godzinę, czyli 1853 m/godz.

1) Bramżagiel — czwarty żagiel od dołu na rejowym maszcie.

2) Bomkliwer — jeden z przednich żagli trójkątnych.

3) Bukszpryt — maszt skośny prawie poziomy, wysunięty przed dziób statku.

4) Grotżagiel — największy i najniższy żagiel rejowy (czworokątny) na grotmaszcie (środkowym maszcie).

5) Reja — żelazna lub drewniana belka, zawieszona poziomo na maszcie, długości od 12 do 26 m.; między rejami rozciąga się żagiel.

6) Górny marsel — trzeci rejowy żagiel od dołu na każdym maszcie.

7) Fokżagiel — podobny do grotżagla, jednak na przednim maszcie.

8) Mila morska wynosi około 1853 m.

9) Siła wiatru według t. zw. skali Baufortа, mierzy się liczbami oderwanemi: od 0 — (cisza) do 12-tu (orkan, czyli szybkość wiatru ponad 36 mil-godz.)

10) Dolny marsel — najmocniejszy żagiel na każdym maszcie z najgrubszego płótna obramowany linami stalowemi specjalnej mocy, którego nie zwija się podczas najsilniejszej burzy chyba, że pęknie.

11) Stagsel — żagiel trójkątny, rozciągany na sztagu.

12) Sztag — lina stalowa, podtrzymująca wierzchołki części masztu do przodu, tak aby nie mogły runąć w tył.

13) Kreutz — trzeci maszt na fregacie.

14) Raksa — rodzaj podkowy, lub kółka nanizanego na sztag. Raksy mogą suwać się po sztagu. Do nich przymocowuje się krawędź (lik) trójkątnego żagla. Urządzenie podobne, jak przy sztorach, tylko bez porównania mocniejsze.

15) Szkwał — silny poryw wiatru.

16) Fał — lina wyciągająca żagiel lub reję do góry. Kontrafał lub niderholer przeciwdziała fałowi.

17) Kluza — owalny otwór w burcie dla łańcucha kotwicznego, lub liny.

18) Iluminator — okrągłe okno okrętowe o bardzo grubej szybie.

19) Międzypokład — przestrzeń między pokładami, pod pokadem głównym (w danym wypadku pomieszczenie uczniów).

20) Luk — otwór w pokładzie, przez który po schodach schodzi się do międzypokładu. Również ciężka gruba deska dębowa 2½" do 3", służąca do zamykania luku — otworu.

21) Sztormszpigat — wycięcie otwierane w burcie przez które spływa woda z pokładu.

22) Lik — mocne obramowanie żagla z liny konopnej lub stalowej.

23) Bryt — pas płótna żaglowego.

24) Sztormbezan — mały trójkątny żagiel na ostatnim maszcie zrobiony z bardzo mocnego płótna.

25) Bum — rodzaj belki poziomej przy ostatnim maszcie długości około 16 m.

26) Bezan — żagiel czworokątny rozpinany między masztem, bumem i gaflem. Gafel — podobny do bumu, zamocowany wyżej od niego i skośnie.

27) Szot — kombinacja bloków, lin i łańcuchów, wyciągająca dolną krawędź żagla w dół i na boki.

28) Talja — kluby — kombinacja lin i bloków — wielokrążek.

29) Nok — koniec bukszprytu rei gafla i t. p.

30) Rufa — tył statku.

31) Szlupbelka — zakrzywiona okrągła belka żelazna na której podnosi się szalupy z wody na pokład.

32) Reling — rodzaj poręczy będącej zakończeniem burty (ściany) statku u góry.

33) Bak — dziób okrętu — jego podniesiona część.

34) Paduny — liny stalowe podtrzymujące maszt z boków i od tyłu.

35) Curbum — belka do której przyciąga się szalupę wiszącą na szlupbelkach, aby ją unieruchomić.

36) Gik — rodzaj szalupy.

37) Szkafut — środkowa niższa część żaglowca.

38) Bejdewind — kierunek wiatru skośny od dziobu. Przy bejdewindzie kierunek wiatru i płaszczyzny djametralnej statku tworzy kąt około 60°.



Kuter rybacki przy brzegu.

Ochrona granicy morskiej

Od chwili odzyskania Niepodległości, system ochrony naszych granic uległ licznym zmianom; życie i zdobyte doświadczenia narzuciły nam własną formę ochrony granic.

W roku 1928 Rozporządzeniem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej powołana została do ochrony granic państwa — Straż Graniczna, skupiająca w sobie wyłącznie wysłużony element wojskowy o dużej wartości ideowej i zahartowany w wojnie światowej, oraz polsko-bolszewickiej.

W chwili obecnej granic Rzeczypospolitej strzegą:

na rubieżach wschodnich K. O. P.
na zachodzie Straż Graniczna.

Aktualnym odcinkiem granicznym jest polskie morze, gdyż w Polsce przedrozbiorowej nie został nigdy rozwiązany dostatecznie problem ochrony, posiadania i wykorzystania morza.

Ważną i zaszczytną rolę na Pomorzu spełnia Straż Graniczna. W pierwszym rzędzie przypadło jej w udziale prowadzić niezmordowaną akcję w kierunku zwalczania przemytnictwa. Niemcy bowiem całą swą ofenzywę gospodarczą kierują właśnie na Pomorze. Sąsiedztwo z Gdańskiem, a zwłaszcza niefortunna koncepcja kontyngentów niemieckich w Wolnem Mieście podważają czujność Straży Granicznej na Pomorzu w kierunku wszechstronnego opanowania akcji przemytniczej.

Zadaniom swoim na tym odcinku Straż Graniczna w całej pełni podołała. Najwymowniejsze będą cyfry wzięte z urzędowych zestawień z czterech ostatnich lat na obszarze Pomorskiego Inspektoratu Okręgowego Straży Granicznej.

Skonfiskowano przemytu wartości — w roku 1929 — 1.065.000 zł, w r. 1930 — 982.515,— zł, w r. 1931 1.794.232,— zł i w roku 1932 — 1.293.328,— złotych.

Przebiegłość przemytników oraz ciężkie niezmiernie warunki służby granicznej skłoniły władze nasze do pobudowania szeregu strażnic obserwacyjno - meldunkowych wzdłuż wybrzeża morskiego, połączonych siecią telefonów.

W wypadku zauważenia na morzu podejrzanych ruchów statków, strażnik graniczny informuje telefonicznie swoich przełożonych, którzy wydają odpowiednie zarządzenia jednostkom morskim i lądowym. — Początkowo służba na morzu lub od strony morza natrafiała na duże trudności z braku odpow. wyposażenia morskiego. Obecnie znikły te przeszkody. W roku 1932 Straż Graniczna została wyposażona w cztery jednostki motorowe o dużej szybkości. Jedna z nich, kuter „Batory" przeznaczony jest do pościgu statków przemytniczych.

Oprócz dużej szybkości, łodzie motorowe Straży Granicznej posiadają silne reflektory oraz uzbrojone są w karabiny maszynowe.

Należy jednak podkreślić, że niebezpieczeństwo grozi nietylko od strony morza; jest jeszcze inna droga do przemycania, a mianowicie jest nią teren portu Gdyni.

Wśród licznego personelu statków przyjeżdżających znajdują się jednostki trudniące się przemytem i aczkolwiek istnieje ochrona celna



1, 2, 4 i 5 — Straż Graniczna na straży polskiego portu. 3 i 6 flotylla pościgowa Straży Granicznej.

przy statkach, to jednak przemytnicy szukają dróg i sposobów, aby sprzedany i zakupiony towar przemycić z okrętu na ląd.

Zjawisko przemytnictwa z okrętów jest niemniej groźne i szkodliwe dla przemysłu krajowego, od przemytnictwa idącego przez t. zw. „zieloną granicę" i dlatego służba Straży Granicznej w samym porcie jest niezmiernie ważna i wymaga od strażnika dużo sprytu i inteligentnego ujmowania spraw.

Koniecznością chwili jest, aby do zwalczania przemytnictwa w porcie przyłączyło się całe społeczeństwo zamieszkujące port i okolicę. W interesie przemysłu i kupiectwa polskiego oraz warstw pracujących leży, aby tanie bezcłowe towary zagraniczne i inne omijające legalną drogę wwozową nie zalewały polskiego rynku, a tem samem nie pozbawiały pracy własnych obywateli.

Należy zaznaczyć, że społeczeństwo polskie rozumie swoje obowiązki względem ochrony własnej wytwórczości Straż Graniczna coraz częściej otrzymuje cenne wiadomości o przestępstwach dokonanych przez rodzimych przemytników.

OŚRODKI MORSKIE POLSKIEGO ZWIĄZKU ŻEGLARSKIEGO

Odzyskaliśmy morze, lecz nie byliśmy narodem morskim. Naród i państwo rozumiało konieczność umocnienia pozycyj na Bałtyku: powstał port Gdynia, marynarka wojenna i handlowa.

To jednak za mało, aby posiąść morze. Niezbędnem dopełnieniem floty handlowej i wojennej jest silna flota sportowa. Tylko jachting może wnieść w lądowe społeczeństwo znajomość morza. Kadry zawodowych marynarzy stanowią bądź co bądź klasę izolowaną od społeczeństwa. Przez jachtmenów idea morska przenika w głąb, wnosząc z sobą tężyznę fizyczną i moralną ludzi morza.

Polski jachting stworzyła inicjatywa jednostek. Zjawiły się opromienione już dziś urokiem legendy: Witeź, Carmen, Jurand. Na nich zaczęto szkolić młodzież żeglarską. Były to jednak wysiłki dorywcze, improwizacje. Najlepsze chęci nie mogły zastąpić szkoły.

Przed paru laty szkolenie narybku wziął w swoje ręce Polski Związek Żeglarski. Opracował jednolity system wyszkolenia, oparty o hierarchję stopni: żeglarza śródlądowego, sternika śródlądowego, sternika morsk. i kapitana jachtowej żeglugi morskiej. Przy poparciu finansowem i organizacyjnem PUWF i PW. wzorem innych kursów sportowych, powołano w 1930 r. do życia Morski Ośrodek Żeglarski w Jastarni, pod komendą gen. M. Zaruskiego.

Tabor w postaci 5 małych jachtów przybrzeżnych zakupiono zagranicą. Marynarka Wojenna użyczyła ponadto dla celów szkolenia jachtu pełnomorskiego „Junak". Pierwsze lody zostały przełamane i choć Ośrodek nie dał spodziewanych rezultatów, zebrano cenny materjał obserwacyj i doświadczeń które pozwoliły gruntownie zrewidować metody szkolenia, i programy, zasady.

W roku 1931 Ośrodek pomieszczono w Gdyni. Przy końcu rybackiego molo stanął obszerny barak mieszkalny oraz namioty.

Wykłady teoretyczne i praktyczne prowadzone przez por. mar. han-



Również morski sport żeglarski rozwija ię w Polsce! Powyżej podajemy parę fragmentów z życia na jachcie: 1) sygnalizacja za pomocą trąbki: 2) na gaflu 20 mtr. ponad pokładem: 3) życie na pokładzie. 4)pokład jachtu, widzany z masztu.

dlowej Kuczyńskiego i Witkowskiego przygotowały liczny zastęp kandydatów do egzaminów na sternika morskiego i kapitana. Niestety i tym razem na duże pływanie wyruszyć mogła tylko mała część kursantów, gdyż brak było pełnomorskich jachtów, a jedyny „Junak“ przyszedł dopiero pod koniec I. turnusu. Mimo to odbyto pływanie szkolne na Bornholm, do Kopenhagi i Göteborga. Egzaminy końcowe wykazały duże korzyści Ośrodka, dając jachtingowi polskiemu pierwsze zastępy dyplomowanych kapitanów, sterników i żeglarzy żeglugi jachtowej.

W roku 1932, dzięki hojnemu darowi sądownictwa, Ośrodek mógł zakupić 2 wielkie jachty pełno-



Morscy harcerze gdyńscy z zamiłowaniem uprawiają sport żaglowy.



Jachty należące do ośrodka morskiego P. Z. 2. w porcie gdyńskim

morskie: „Temida I" i „Temida II", sportowy kecz „Mohort" nabył Oficerski Yachtklub Rz. Pol.

W ten sposób uzyskano wreszcie tabor, pozwalający na racjonalne szkolenie, nie nad morzem, lecz na morzu.

Zreformowano ponownie system szkolenia, przenosząc naukę teorji na miesiące zimowe a czas w Ośrodku przeznaczając w pełni na praktykę morską. Kandydaci do Ośrodka muszą wykazać się praktyką żeglarską na wodach śródlądowych (sternik śródlądowy) i egzaminom teoretycznym w zakresie wymagań na sternika i kapitana jachtowego. Czas szkolenia w Ośrodku trwa 2—3 sezony, co pozwala wykształcić pełnowartościowych jachtsmenów.

Niezależnie od Ośrodka Morskiego dla niższych stopni prowadzone są kursy żeglarskie w klubach i ośrodki śródlądowe w Trokach na jez. Augustowskich, Chojnicach itd. Kandydaci do Ośrodka rekrutują się z pośród żeglarzy klubowców oraz harcerzy z drużyn żeglarskich wodnego harcerstwa, które posiada własny, nieco różny w szczegółach program szkolenia, opracowany przez Gł. Kwaterę ZHP. Morskie kursy harcerskie odbywają się w II. turnusie Ośrodka Morskiego w sierpniu.

W 1932 r. poraz pierwszy, do Ośrodka dopuszczono i panie, mimo krótkiego istnienia. Ośrodki poza dostarczeniem fachowych jachtsmenów, wniosły w żeglarstwo świeży duch. Praca w klubach ruszyła raźniej, szkolenie odbywa się ra-



Z życia ośrodka morskiego W. F. i P. W. w Gdyni. Mycie pokładu na jachcie.

cjonalnie, — stworzono wartościową literaturę jachtową morską, ustalono słownictwo, a dzięki współpracy ze Związkiem Kajakowców, żeglarstwo udostępniono wszystkim.

Zasługa to w pierwszym rzędzie niezmordowanego propagatora morza, komendanta trzech kolejnych Ośrodków, prezesa Pol. Zw. Żegl., komandora gen. M. Zaruskiego, który nietylko pierwszy rzucił hasło: Na morze, lecz i potrafił je zrealizować. W roku obecnym pierwszy zastęp kapitanów jachtowych uzyska patenty żeglarskie, upoważniające do samodzielnej jachtowej żeglugi morskiej.

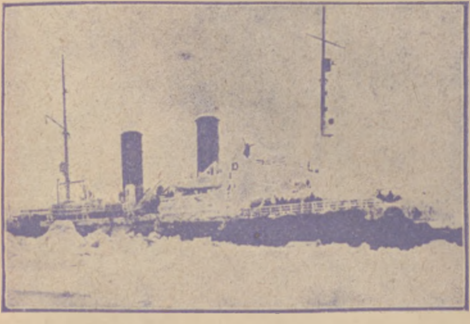
Żegluga wśród lodów



Na Bałtyku lody ukazują się z końcem listopada. Najpierw zamarza część północna zatoki Botnickiej. Z dnia na dzień granica lodów posuwa się na południe oraz, z zatoki Fińskiej, na zachód. W grudniu lub styczniu, zależnie od natężenia zimy, zamarza większa część portów Bałtyckich, przytem wiele z pośród portów północnych, na dłuższy czas jest zamkniętych dla żeglugi. Zaznaczyć należy, że nasz port Gdynia posiada pod tym względem najbardziej korzystne warunki, umożliwiające nieprzerwaną eksploatację portu w ciągu całego roku.

Widok lodów, pływających na drodze okrętu, nie należy do przyjemnych. Lód uszkodzić może kadłub lub nawet uwięzić okręt na dłuższy przeciąg czasu.

Przed kilku laty w lodach zatoki Fińskiej zamarzło kilkanaście parowców, znajdujących się w drodze do Leningradu. Na pomoc uwięzionym parowcom pospieszyły potężne lodołamacze rosyjskie. — Niestety, lodołamacze dotarły wprawdzie do uwięzionych parowców, lecz nie mogły ich wprowa-



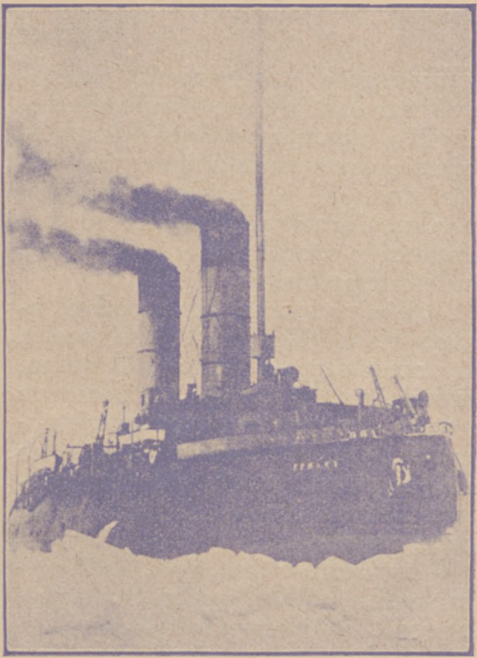
W uścisku lodów...

dzić do portu: same ugrzęzły w zwałach lodu, dzieląc smutny los swych frachtowych towarzyszów.

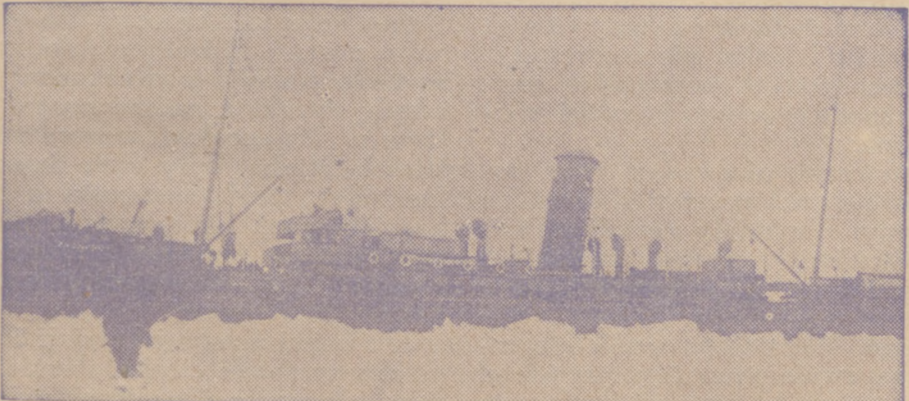
Kilka tygodni stały okręty wśród białych, ośnieżonych pól lodowych. Aeroplany dostarczały żywność dla załóg, zajętych utrzymywaniem przerębli dokoła okrętów, aby zapobiec niszczycielskiemu parciu lodów na burty.

Nasi dzielni marynarze zrobili niejedno doświadczenie ze zdradliwym lodem. Kilka lat temu, w pobliżu portu duńskiego Skagen, został zgnieciony przez ruchome zwały lodowe parowiec polski „Kraków", własność nieistniejącego obecnie towarzystwa okrętowego „Sarmacja".

Parowiec „Tczew" był uwięziony przez lody w pobliżu Kilonji. Załoga jego przeżyła całą epopeję, broniąc okrętu przed niszczycielskim naporem lodów. Również S/S „Kraków" walczył z lodami i wyszedł z tej walki zwycięsko.



Lodołamacz przy ciężkiej pracy



„Małygin".

Rosyjski morski łamacz lodów „Małygin", który swego czasu niósł pomoc nieudanej ekspedycji polarnej gen. Nobilego, w nocy na 3. I. br. zderzył się w pobliżu Szpicbergu z górą lodową i począł tonąć. „Małygin" osiadł na mieliźnie, załogę jego zdołano uratować. Na obrazku — „Małygin" wśród lodów na morzu Lodowatem.

ŚLADEM POLSKIEJ EKSPEDYCJI POLARNEJ.

Większość zagadnień naukowych z dziedziny meteorologji, geofizyki i geomagnetologji koncentruje się w strefach polarnych; mówiąc ściślej, w pasie pomiędzy sześćdziesiątym a osiemdziesiątym stopniem szerokości północnej, względnie południowej.

Mając powyższe na uwadze, uczony austrjacki prof. Weiprecht, już przeszło pięćdziesiąt lat temu, zwrócił uwagę świata naukowego na cel i charakter ekspedycyj polarnych, które winny mieć na względzie zdobycze wyłącznie naukowe, nie zaś eksplorację lub sport swego rodzaju.

W związku z tem, w r. 1882, doszła do skutku koncepcja „Roku polarnego". Wówczas to, po raz pierwszy, dokonano pomiarów magnetycznych i meteorologicznych w kilku punktach obszaru podbiegunowego. Niestety, znaczne trudności natury technicznej, brak aparatów i przyrządów, gwarantujących ścisłość pożądaną dokonywanych pomiarów i badań nie pozwoliły z nagromadzonych materjałów uzyskać spodziewanych korzyści naukowych.

Od czasu pierwszego roku polarnego nauka poczyniła kolosalne postępy. Wspaniały rozwój techniki umożliwił wygodną komunikację z najbardziej odległymi zakątkami naszego globu. Cudowny wynalazek Marconiego, radjotelegrafja, zapewnia osamotnionym wśród lodów podbiegunowych badaczom błyskawiczne porozumienie się z zamieszkałemi obszarami kuli ziemskiej. Przyrządy naukowe mamy dokładne i całkowicie przystosowane do wymagań wiedzy w obecnym jej rozwoju. To też obecnie warunki dla badań naukowych w strefie podbiegunowej przedstawiają się daleko korzystniej.

We wrześniu 1929 roku odbył się w Kopenhadze zjazd międzynarodowy kierowników organizacyj meteorologicznych. Na zjeździe tym uchwalono zorganizowanie „Roku Polarnego", którego początek wyznaczono na dzień 1 sierpnia 1932 r. koniec zaś — na dzień 1 września 1933 r.

Dla praktycznego przeprowadzenia uchwały utworzono Międzynarodową Komisję Roku Polarnego z dyrektorem duńskiego Instytutu Meteorologicznego prof. La Cour na czele. W większości państw, które zgłosiły swój akces do prac komisji międzynarodowej, zostały utworzone komisje narodowe.

W skład polskiej narodowej komisji roku polarnego weszli najwybitniejsi przedstawiciele nauki polskiej. Prof. Białobrzeski, oficjalny delegat Akademji Umiejętności, prof. A. B. Dobrowolski, znany badacz okolic podbiegunowych i były dyrektor Państwowego Instytutu Meteorologicznego: prof. Hłasek-Hłasko, były dyr. Państw. Inst. Met., prof. Smosarski z Poznania i prof. Groszkowski. Przewodniczącym komisji został dyr. Państw. Instyt. Meteorologicznego inż. dr. Jan Lugeon.

Na barki polskiej komisji roku polarnego spadł ciężki obowiązek zorganizowania i wyekwipowania polskiej ekspedycji polarnej, której, na mocy planów międzynarodowego roku polarnego, przydzielono na obserwatorjum Wyspę Niedźwiedzią.



Inż. dr. Jan Lugeon, dyrektor Państwowego Instytutu Meteorologicznego w Warszawie, przewodniczący Polskiej Komisji Roku Polarnego i organizator wyprawy.

Ile czasu i energji pochłonąć musiały zabiegi, mające na celu zgromadzenie niezbędnych funduszów, skompletowanie przyrządów, ustalenie ilości i jakości oraz zakup prowiantów itp. — o tem trudno dziś mówić. Natomiast z dumą podkreślić możemy, że, dzięki niezmordowanym wysiłkom dyrektora J. Lugeona wyprawa polska została zorganizowana i wyekwipowana wspaniale. Również trudów niemało pochłonął dobór trzech kandydatów, którzy odpowiadać musieli nie tylko warunkom naukowym, lecz, ze względu na klimat i specyficzne właściwości okolic podbiegunowych, musieli być sprawni fizycznie i posiadać charaktery, umożliwiające przetrwanie zgodne nocy polarnej. Z pośród licznych kandydatów, przez komisję roku polarnego zostali jednogłośnie wybrani: inż. Czesław Centkiewicz oraz pp. Włodzimierz Łysakowski i Stanisław Siedlecki.

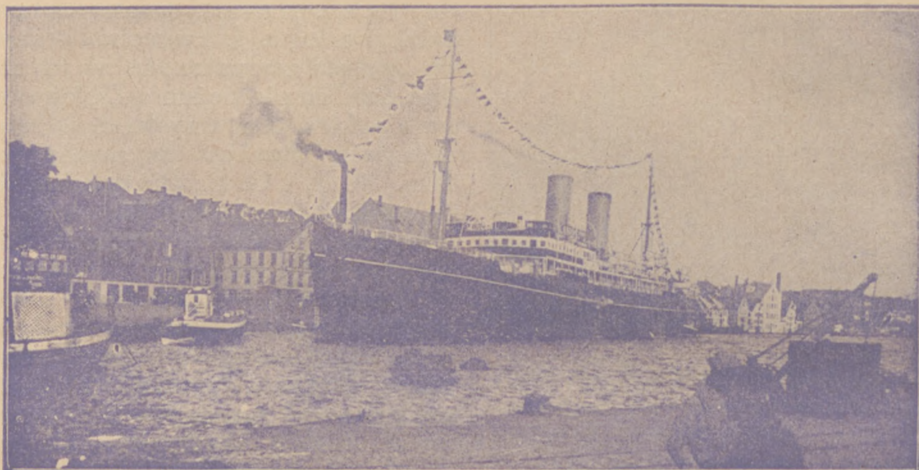
Nie mniej ważną dla zrealizowania naszej wyprawy kwestją były sprawy pieniężne. Zdobyć pieniądze na cele naukowe nie jest rzeczą łatwą, jednak, dzięki usilnym zabiegom dyr. J. Lugeona, wyprawa została zaopatrzona w niezbędne środki pieniężne. Złożyły się na nie fundusze, uzyskane w Ministerstwie Spraw Zagranicznych, Min. W. R. i O. P., Prezydjum Rady Ministrów (Fundusz Kultury Narodowej), Min. S. Wojsk. i Min. Komunikacji (P. I. M.)

Większość przyrządów, stanowiących wyekwipowanie naukowe ekspedycji, została wypożyczona przez Państwowy Instytut Meteorologiczny, a mianowicie: aparaty do badań aerologicznych, magnetyzmu ziemskiego, elektryczności atmosferycznej oraz badań, związanych z zagadnieniami radjotechniki. Między innemi badacze nasi posiadają specjalny aparat do sondowania wyższych warstw atmosfery t. zw. atmo-radjograf. — Aparat ten, wynalazku dyr. J. Lugeon, został całkowicie wykonany w warsztatach Obserwatorjum Aerologicznego P. I. M. w Jabłonnie pod kierownictwem inż. Gurtzmana.

Aparatów takich wykonano kilka na zamówienie innych państw, biorących udział w wyprawach roku polarnego, mianowicie: Norwegji, Hiszpanji, Sjamu, Szwajcarji, Z. S. S. R. i innych.

Członek komisji roku polarnego dyr. Instytutu Radjotechnicznego, prof. Groszkowski wypożyczył falomierz, model Instytutu Radjotechnicznego, zbudowany w Polsce. Magazyn Wojsk. Zakładu Zaopatrzenia Inżynieryjnego — cztery maszty radjowe oraz agregat Boscha do ładowania akumulatorów wraz z całym kompletem części zapasowych i podręcznym warsztatem mechanicznym.

Nastąpił wreszcie czas odjazdu Dnia 16 lipca 1932 r. odbyło się uroczyste pożegnanie w gmachu Obserwatorjum Morskiego P. I. M. w Gdyni, połączone z poświęceniem tablicy pamiątkowej I-ej polskiej ekspedycji polarnej, którą, po przybyciu na Wyspę Niedźwiedzią, wmurowano na skale. Z gmachu Obserwatorjum członkowie ekspedycji — Dyr. J. Lugeon, inż. Gurtzman, inż. Cz. Centkiewicz oraz pp.



S/S „Polonia" w Narvik.

Miłą niespodzianką dla członków ekspedycji były podarki 3-ch firm stołecznych. Na wieść o wyruszeniu polskiej wyprawy polarnej, która wśród mroku nocy podbiegunowej pracować będzie dla sławy nauki polskiej, firma B. Rudzki nadesłała wspaniały gramafon „Orfeo" swego wyrobu wraz z płytami. Firma „Kera" ofiarowała trzy komplety wiatrówek i namiot swego wyrobu oraz firma E. Wedel — 100 kilo czekolady deserowej i mlecznej wraz ze specjalnemi hermetycznemi puszkami do trwałego przechowania czekolady.

W. Łysakowski i St. Siedlecki — udali się na pokład „Polonji", odpływającej do Kopenhagi i Narvik.

Dnia 17 lipca S/S „Polonja" zawinął do Kopenhagi. Podczas gdy beztroscy wycieczkowicze zwiedzali miasto, ekspedycja nasza nie miała czasu na rozrywki. Ładowanie dodatkowego ekwipunku, wizyta u p. prof. La Cour, i dzień dobiega końca. Wieczorem „Polonja" odbiła od brzegu, płynąc ku fjordom Norwegji.

Po opłynięciu wybrzeży południowych Skandynawji, okręt zmienia kurs, płynąc w kierunku

północnym. Dzień staje się coraz dłuższy. Po nocy, trwającej zaledwo półtorej godziny, dnia 23 lipca, „Polonja“ przecina północny krąg polarny, zbliżając się do północnego kresu swej podróży, portu norweskiego Narvik. Przy obiedzie, w ścisłem gronie, odbyło się pożegnanie ekspedycji, która z Narvik odpływać musiała w dalszą podróż okrętem norweskim. Prezes Walery Sławek w serdecznych słowach podkreślił zapał młodego pokolenia, które odważnie kroczy naprzód, szturmem zdobywając dla Polski należne Jej w gronie mocarstw miejsce.

Wieczorem, w największej sali okrętu, odbył się odczyt zbiorowy. Krótkie referaty o celach i zadaniach wyprawy wygłosili kolejno kierownik ekspedycji dyr. P. I. M. p. J. Lugeon, oraz inni członkowie ekspedycji. Jak wielkiem zainteresowaniem cieszyła się wyprawa, dowodzi wielkie powodzenie odczytu wśród pasażerów „Polonji“. Wobec przepełnienia sali, musiano włączyć głośniki, aby udostępnić wszystkim wysłuchanie referatów.

Przed rozpoczęciem referatów przemawiał przedstawiciel Akademji Umiejętności w Komisji roku polarnego prof. Białobrzeski, który, po omówieniu historji organizacji międzynarodowego roku polarnego. podkreślił zasługi dyr. Lugeon, duszy i realizatora polskiej wyprawy polarnej.

Prof. Białobrzeski złożył w imieniu komisji podziękowanie Rządowi za pomoc finansową, udzieloną wyprawie, pomimo kryzysu, — Dyrekcji Funduszu Kultury Narodowej, Ministerstwu Komunikacji i osobom prywatnym, które złożyły dary dla ekspedycji.

Godne podkreślenia są słowa, któremi prof. Białobrzeski uwypuklił znaczenie naszej wyprawy dla państwa:

„Dwojakie znaczenie ma ta wyprawa dla Polski. Po pierwsze, przez udział w akcji międzynarodowej roku polarnego, Polska daje wyraz swej stałej gotowości uczestnictwa w solidarnych wysiłkach państw cywilizowanych. — Powtóre — wyprawy polarne organizują państwa morskie. Biorąc udział samodzielny w tej wyprawie, Polska manifestuje swój związek z morzem i wolę niezłomną, by związek ten wzmacniać i rozwijać“.

Do Narvik okręt zawinął o szóstej rano. Do południa trwało wyładowanie bagażów ekspedycji, znacznie ułatwione, dzięki pełnemu zrozumienia przychylnemu stanowisku norweskich władz celnych. W południe ostatni obiad na „Polonji“, wspólna fotografja i ostatnie pożegnanie polskiego okrętu, na którym ekspedycja nasza spędziła tyle miłych chwil. W tym samym dniu pp. inż. Gurtzman, Łysakowski i Siedlecki odpłynęli do Tromsö — portu na północy Norwegji. Obserwatorjum Geofizyczne, mieszczące się w tym porcie, stanowiło punkt zbiorowy wszystkich międzynarodowych ekspedycyj polarnych.

Dyr. Lugeon i inż. Centkiewicz zostali w Narvik, celem załatwienia ostatnich formalności, związanych z wyprawą, poczem również wyruszyli do Tromsö.

W Tromsö ekspedycja bawiła kilka dni. Na prośbę prof. La Cour zainstalowano w tamtejszem obserwatorjum geofizycznem atmoradjograf, co zajęło czasu niemało, wobec konieczności umieszczenia







1. W obserwatorjum w Tromsö.

Obok masztu stoją (od str. lewej) dyr. Lugeon, inż. Gurtzmann, dyr. obserwatorjum dr. Harang, inż. Centkiewicz i asystent obserw. dr. Tonsberg. 2. Na odpoczynku — p. Siedlecki, inż. Gurtzmann, p. Łysakowski i dyr. Lugeon. 3. P. Siedlecki, inż. Centkiewicz i p. Łysakowski, którzy pozostaną na wyspie Niedźwiedziej do września 1933 r.

przyrządu zdala od wszelkich przewodów elektrycznych. W tym celu wybudowano oddzielny barak, w którym umieszczono przyrząd.

Przy tej okazji członkowie ekspedycji mieli możność wykazać, jak dalece są przygotowani na wszelkie niespodzianki.

Dyrektor obserwatorjum zwrócił uwagę, że w Tromsö niema cieśli. Nasi dzielni badacze nie zrazili się tem bynajmniej i wykonali budowę własnemi rękoma.

Ostatni etap podróży — z Tromsö na wyspę Niedźwiedzią, ekspedycja odbyła na małym sześćdziesięcio tonowym stateczku norweskim „Sverre", wynajętym do spółki z norweskim instytutem meteorologicznym, który wysłał zaopatrzenie dla stacji radjowej norweskiej na wyspę Niedźwiedzią.

Odjazd z Tromsö nastąpił dnia 31 lipca 1932 r. i godz. 19,30, przy cichej, słonecznej pogodzie. „Sverre" płynął pod motorem, robiąc zaledwie 6,5 mil morskiej na godzi-

nę. Po dwu dniach podróży, o godzinie 18-tej, na widnokręgu ukazały się spowite w mgłę zarysy gór. Po paru godzinach „Sverre“ zbliżył się o tyle do wyspy, że z pokładu wyraźnie było widać skaliste jej brzegi, prawie pionowo spadające do morza.

„Sverre“ opłynął wyspę od strony wschodniej i zawinął do zatoczki, na wybrzeżu której mieści się dźwig przeładunkowy i dwa niewielkie pomosty drewniane. — Pomimo ciszy i braku fal, woda, pędzona silnym prądem arktycznym, gwałtownie uderzała o brze-



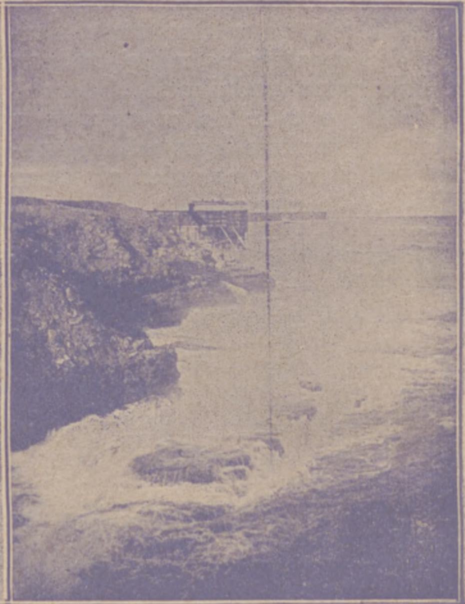
Statek „Sverre“,
na pokładzie którego ekspedycja nasza odbyła podróż z Tromsö na wyspę Niedźwiedzią.

gi, pieniąc się i szumiąc. Kapitan „Sverre“ nie mógł dobić do pomostu, wobec czego bagaże ekspedycji, składający się ze 140 skrzyń oraz 8 ton koksu w workach, musiano przewozić na ląd szalupą.

Wyspa Niedźwiedzia mierzy 18 km. długości i 16 km szerokości. Posiada grunt skalisty, pozbawiony wszelkiej roślinności, poza szaremi porostami i mchami. Morze, przy samym brzegu, jest tak głębokie, że, gdyby nie jego burzliwość, okręty mogłyby dobijać do lądu. Niestety, fale i skały podwodne czynią wyspę nieprzystępną.

Po zakotwiczeniu okrętu, pierwszą szalupą odpłynęli na ląd członkowie ekspedycji. Po kilkuminutowem krążeniu koło brzegu, udało się znaleźć miejsce względ-







Widoki z wyspy Niedźwiedziej.

1. Mount Misery (Mizerak), widziany z południowej strony wyspy.

2. Urządzenie do przeładunku węgla nad morzem Bazenta.

3. Mount Misery na tle jeziora.

nie spokojne, nadające się do lądowania. Na płaskiej, stosunkowo niskiej części wyspy, ukazały się dwa niewielkie maszty radjostacji. W miarę posuwania się naprzód, podróżnicy nasi zostali zaskoczeni widokiem licznych domków drewnianych, stanowiących na pozór ludne osiedle. — Gdy znaleźli się bliżej, ujrzeli widok przygnębiająco smutny. Szyby w oknach powybijane, drzwi powyrywane z zawiasów. Szczątki dawnej sieci elektrycznej w postaci słupów z pustemi izolatorami, z których przewody dawno zerwały szalejące nad wyspą wichry huraganowe. Na torze zaniedbanej kolejki wąskotorowej — puste wagonetki.

Minęli ponure osiedle, zbliżając się do budynku radjostacji. Kierownik radjostacji zaprosił naszą ekspedycję do mieszkania, przedstawiając żonę i małe dziecko. Prócz nich na wyspie mieszka brat kierownika i jego pomocnik.

Mają oni psa i konia, który, z braku trawy, żywi się rybami.

Teraz dopiero wyjaśniła się tajemnica opuszczonego osiedla. Powstało ono pod wpływem konjunktury i, pod wpływem konjunktury upadło. Podczas wojny, gdy w państwach neutralnych był niebywały popyt na węgiel, powstało towarzystwo dla eksploatacji pokładów węgla na wyspie. Towarzystwo zbudowało osiedle dla tysiąca robotników, zatrudnionych w kopalni. Kopalnia dostarczała dość miernego węgla, który, po wojnie, nie miał popytu. Wszystko więc porzucono wraz z unieruchomieniem kopalni.

W pobliżu opuszczonego osiedla znajduje się dom, przeznaczony dla naszej ekspedycji i specjalnie w tym celu odrestaurowany kosztem rządu norweskiego. Po przespaniu się „we własnej siedzibie" rozpoczęła się praca nad wyładowaniem bagaży, urządzeniem domu i stacji obserwacyjnej.

Dzielnym naszym badaczom gorliwie pomagała załoga „Sverre" i norwescy telegrafiści.

Cały bagaż ekspedycji, w ciągu jednej doby, został wyładowany i umieszczony w magazynie. To znaczy, że sto czterdzieści skrzyń i pokaźną ilość worków z koksem, za pomocą dźwigu ręcznego, musiano windować z płaskiego wybrzeża na brzeg skalisty, wznoszący się na kilkanaście metrów w górę. Następnie załadować na wagoniki kolejki, przewieźć o własnych siłach w pobliże magazynu i spory kawałek drogi dźwigać na własnych grzbietach, albowiem kolejka do magazynu nie dochodziła.

Jedyna na wyspie dama, żona kierownika radjostacji norweskiej postarała się o upiększenie mieszkania ekspedycji. Ofiarowała swoją kanapę i fotele trzcinowe. Nie zapomniała nawet o firankach.

W dniu odjazdu „Sverre" ekspedycja wydała ucztę pożegnalną, na której byli obecni wszyscy mieszkańcy wyspy i załoga okrętu. W miłym nastroju, do czego niemało przyczyniła się nasza monopolowa „wyborowa", spędzono kilka niezapomnianych chwil. Wygłoszono liczne przemówienia, na zakończenie zaś — odegrano na gramofonie ekspedycji hymn norweski „Ja wie Elsken" a następnie — „Jeszcze Polska nie zginęła", który wszyscy, nie wyłączając Norwegów chórem śpiewali.

Rozpoczął się okres mozolnej pracy. Przedewszystkiem więc

montowanie przyrządów. Prócz tego, ciężka praca nad uzupełnieniem zapasu paliwa na długi okres zimy polarnej. Skorzystano z zapasów węgla opuszczonej kopalni. Niemało jednak włożyć musiano pracy, aby węgiel załadować do wagoników kolejki, przewieźć w pobliże składnicy i poznosić.

Pewnego dnia popsuła się nadawcza stacja radjowa. Zapomocą wystrzałów i flag zatrzymano przepływający stateczek rybacki, który zabrał do Tromsö uszkodzoną maszynę.



Na wyspie Niedźwiedziej.

1. Dom ekspedycji polskiej.

2 .Widok na tereny obserwatorjum — od strony lewej: dom ekspedycji polskiej, budynek radjostacji, stacja meterologiczna i pawilon magnetyczny

3. Przyrządy magnetyczne konstrukcji prof. de Cour, zmontowane w pawilonie magnetycznym ekspedycji polskiej.

4. Słupy do obserwacji zjawisk zorzy polarnej i dom ekspedycji polskiej

Następnego dnia, o godzinie „dwunastej w nocy“, chociaż słońce świeciło na niebie, mieszkańcy wyspy zostali zaalarmowani ostrym dźwiękiem syreny okrętowej. Wybiegłszy na brzeg, ujrzeli trawler rybacki, nad którym u-

nosiły się kłęby pary z syreny. Wywieszono na maszcie flagi na znak, że sygnał zrozumiano. Potwierdzeniem był krótki dźwięk syreny okrętowej.

Inż. Gurtzman, inż. Centkiewicz oraz jeden z radjotelegrafistów norweskich udali się łodzią w stronę statku. Gdy odbili od brzegu, zauważyli, że łódź nabiera wody. Krótkie badanie wykazało, że, w pośpiechu, zapomniano zatkać czopem otwór, przeznaczony do ścieku wody po wydobyciu łodzi na ląd. Musieli wrócić, naprawić błąd i wyczerpać wodę. Po prawie półgodzinnem wiosłowaniu, dobili do burty okrętu, trawlera angielskiego H 23. Kapitan trawlera wyjaśnił, że jedna z przybrzeżnych stacyj radjowych wezwała znajdujące się w pobliżu wyspy Niedźwiedziej okręty, aby zbadały przyczynę milczenia stacji radjowej na Björnöe. Po otrzymaniu wezwania trawler odbył 24-godzinną podróż, aby, w razie potrzeby, nieść pomoc załodze stacji.

Po zawiadomieniu radjofonicznem z pokładu „H 23" znajdujących się w pobliżu okrętów, że przerwa w nadawaniu depesz jest spowodowana uszkodzeniem maszyny, kapitan zaprosił „wyspiarzy" do zwiedzenia okrętu. Mały, 200-tonowy trawler posiadał zupełnie nowoczesne urządzenie: centralne ogrzewanie, kuchnię elektryczną, umywalnię i łazienkę. — Kiedyż to wreszcie nasze okręty wypłyną na połów w rybne okolice wód dalekiej północy?...

Po zorganizowaniu stacji i ustaleniu biegu prac obserwacyjno-naukowych, ekspedycja nasza przystąpiła do urządzenia wnętrza domu mieszkalnego, aby nie dać się zaskoczyć zbliżającej się nocy polarnej. Gdy prace, związane z instalacją przyrządów, zostały ukończone, zaś nasze obserwatorjum podbiegunowe całkowicie uruchomione, dyr. Lugeon i inżynier Gurtzman postanowili wrócić do kraju.

W oczekiwaniu okazji do powrotu na kontynent, urządzono kilka polowań na ptactwo. Przy tej okazji widziano białe lisy i przepływającego w pobliżu wyspy wieloryba.

Okazja do powrotu nadarzyła się dnia 14 września w postaci małego norweskiego kutra rybackiego, na którym dyr. Lugeon i inż. Gurtzman odpłynęli do Tromsö. Podróż trwała trzy doby w warunkach bardzo przykrych ze względu na burzliwy stan morza.

W drodze powrotnej do kraju dyr. Lugeon został przyjęty przez posła polskiego w stolicy Norwegji p. Neumana oraz przez króla norweskiego Hakona, który był już dokładnie poinformowany o naszej wyprawie, winszował nam przedsięwzięcia i gorąco zachęcał do organizowania na przyszłość polskich wypraw polarnych.

Po powrocie do Warszawy, dyr. Lugeon został przyjęty przez P. Prezydenta Rzeczypospolitej Prof. Dr-a Ignacego Mościckiego, na specjalnej audjencji, celem zdania P. Prezydentowi szczegółowego sprawozdania o naszej wyprawie polarnej. Jak dalece P. Prezydent interesował się sprawami wyprawy, możemy wnioskować z długości audjencji, która trwała blisko godzinę.

Wyprawa nasza, od chwili jej wyruszenia, spotkała się z ogólnem uznaniem zagranicznych sfer naukowych. Podziwiano jej celo-



Odsłonięcie tablicy pamiątkowej pierwszej polskiej wyprawy polarnej na Wyspie Niedźwiedziej.

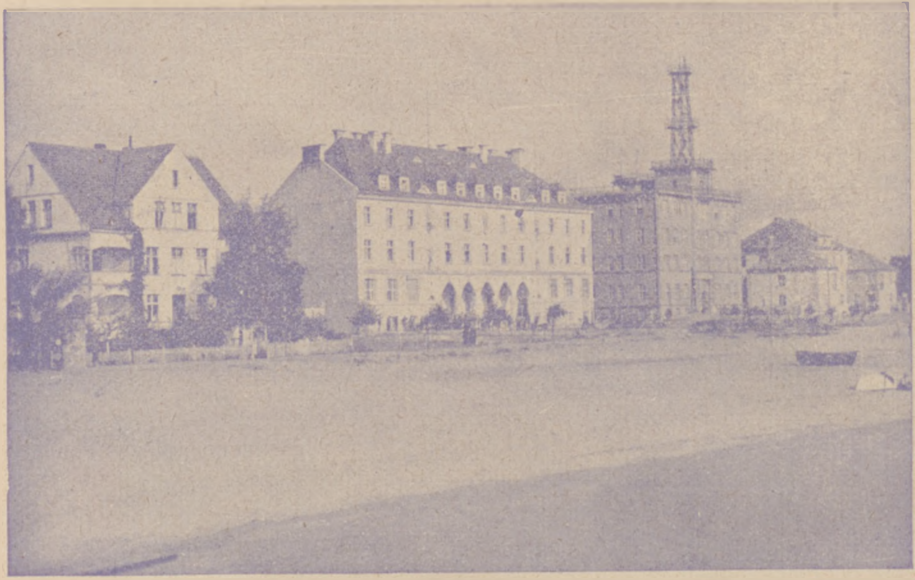
Obok tablicy stoją: pp. Siedlecki, Łysakowski, dyr. Lugeon i inż. Centkiewicz

we wyposażenie, starannie skompletowane tak pod względem naukowym, jak i praktycznym. Dowodzą tego pochlebne artykuły prasy duńskiej i norweskiej oraz pełne uznania słowa tej miary fachowców, jak prof. La Cour. prezes międzynarodowej komisji roku polarnego, prof. Hasselberg, dyr. norweskiego Instytutu Meteorologicznego w Oslo, prof. Thrane, dyr. obserwatorjum meteorologicznego w Tromsö i prof. Harang, dyr. obserwatorjum geofizycznego w Tromsö.

W. Belina.



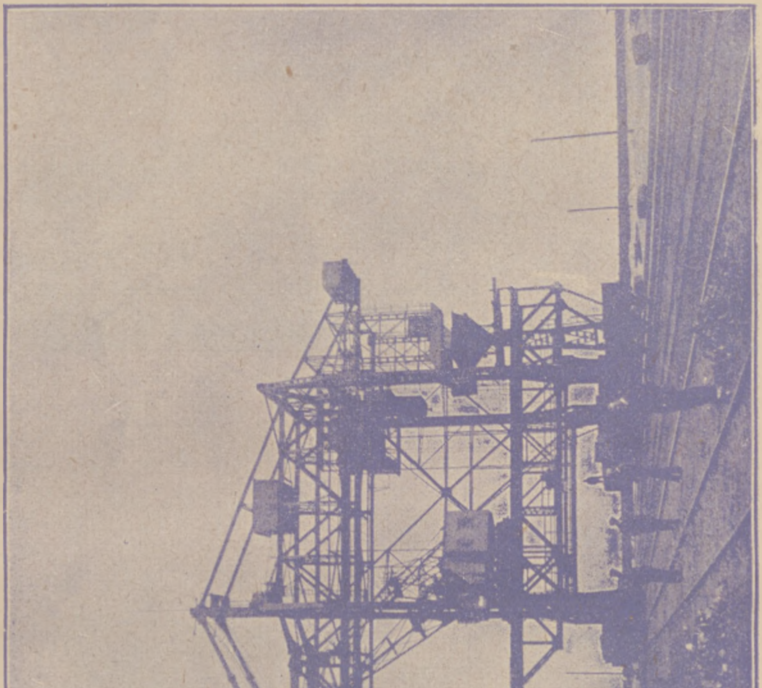
Żaglówki na redzie w Gdyni



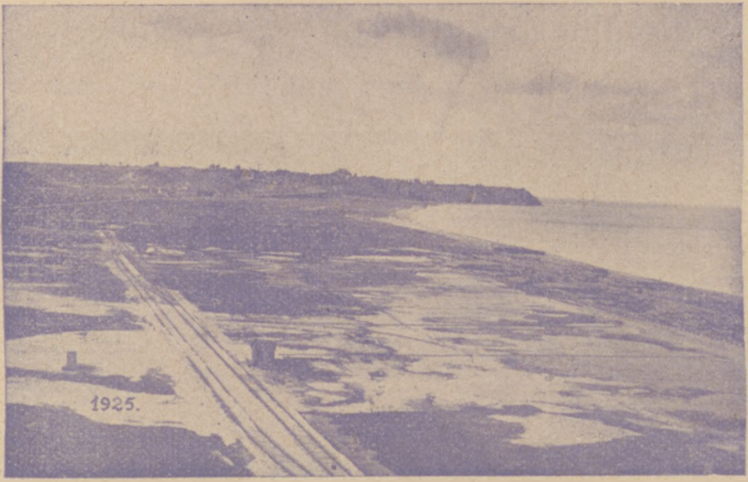
Gdynia — „Żegluga Polska" i Instytut Meteorologiczny.



Gdynia — Gmach Banku Polskiego



Gdynia — Wywrotnica wagonowa firmy „Polskarob" do przeładunku węgla.



Gdynia w roku 1925.



Gdynia — Widok na port.

Zapomnijmy o przysłowiu: „Może nie wiedzieć Polak, co morze, gdy pilnie orze“, bowiem zostalibyśmy murzynami północy, którzy pracą swoją dorabiają obce, częstokroć wrogie, narody.

Mandżurja.

Kraj soi i chunchuzów.

Od dłuższego czasu trwa konflikt japońsko-chiński o Mandżurję. Po krwawych walkach, stoczonych na całym terenie mandżurskim według ostatnich recept europejskich — włącznie do tanków, samolotów i innych „humanitarnych" narzędzi mordu masowego, na gruzach dawnej prowincji chińskiej Japonja stworzyła państwo nowe. Mandżu, republika mandżurska, której prezydentem jest eks-cesarz chiński, opiera swą egzystencję na bagnetach japońskich.

Dzięki ostatnim awanturom wojennym, imię Mandżurji stało się głośne. Pragniemy więc bliżej zapoznać naszych Czytelników z tym krajem odległym, o który na forum Ligi Narodów dwie największe potęgi Dalekiego Wschodu spór zacięty toczą.

Zarysy Mandżurji na mapie Azji podobne są do trójkąta, podstawą przylegającego do rzeki Amur na północy. Wierzchołek sięga na południe do morza Chińskiego. Granica wschodnia przylega do Korei i części rosyjskiej prowincji Nadmorskiej. Na zachodzie trójkąt mandżurski graniczy z prowincją chińską Mongolją. Część granicy zachodniej stanowią ruiny Wielkiego Muru Chińskiego.

Obszar Mandżurji wynosi około 950 tysięcy kilometrów kwadratowych, czyli blisko trzy razy więcej, jak obszar Polski. Ludność oblicza się na 50 miljonów. Oczywiście, cyfry te, zwłaszcza w odniesieniu do ludności, są bardzo problematyczne.

Położenie geograficzne, pod względem szerokości, odpowiada strefie kontynentu europejskiego pomiędzy Neapolem na południu, a Warszawą na północy. Klimat jednak pozostawia wiele do życzenia: upalne lato i mroźna zima, podczas której termometr niejednokrotnie wskazuje 50° poniżej zera. Jeśli dodamy do tego panujące w zimie mroźne wichry, wiejące od strony Mongolji, całość bynajmniej nie wypadnie zachęcająco.

To też wielkie rzeki Amur i Sungari zamarzają już z początkiem listopada, pozostając zamknięte dla żeglugi do drugiej połowy kwietnia. Zamarzanie rzek stanowi znaczną przeszkodę komunikacyjną, albowiem, poza koleją wschodnio-chińską z jej nielicznemi odgałęzieniami, Mandżurja nie posiada sztucznych dróg komunikacyjnych i jest zdana prawie wyłącznie na śródlądowe drogi wodne. Tych ostatnich, na szczęście, jest w Mandżurji poddostatkiem.

W lecie roją się one od licznych dżonek, żeglujących próżno lub obładowanych ciężkiemi workami soi, rośliny strączkowej, której Mandżurja produkuje olbrzymie ilości.

Spożycie soi jest bardzo rozpowszechnione w krajach Dalekiego Wschodu, w których soja stanowi bodajże podstawowe pożywienie. Poza tem z soi produkuje się olej. Również kwiat tej rośliny, zmielony na mąkę, stanowi poważny przedmiot handlu eksportowego. Cieszy się on popytem u Włochów, którzy używają mąki z kwiatu soi, jako domieszki do chleba i makaronu.

Mandżurję nazwać można krajem wielu rzek, które, jak zazna-



Pierwszy rząd u góry: typy mieszkańców Mandżurji i lama buddyjski.
Drugi rząd: typy mieszk. Mandżurji; worki z soją, przygotowane do załadowania do pociągu; dalej widzimy handlarza filou, towaru o bardzo szerokiem zastosowaniu

Między innemi filou służy do pokrycia jurt wędrownych nomadów.
W trzecim rzędzie widzimy dżonki, żeglujące po rzece Jalu i typy lud. Mandżurji.
U dołu widzimy mieszkańca Mandżurji na koniu i handlarza ulicznego z towarem.

czyliśmy poprzednio, stanowią poważny czynnik komunikacyjny.

Na wschodzie płyną rzeki Jalu i Tumień, wzdłuż których biegnie granica mandżursko - koreańska. Biorą one początek z jednego grzbietu górskiego, płynąc w rozbieżnych kierunkach. Jalu wpada do morza Chińskiego, Tumień zaś do Japońskiego.

W Antung, przy samym ujściu rzeki, prowadzi przez Jalu największy most w Azji, po którym mknie ekspres Seuł — Mukden. U dołu, po rzece, przemykają się liczne dżonki, które, po spłynięciu lodów, żeglują nieustannie w górę i w dół rzeki.

Również ważny wodny szlak komunikacyjny stanowi rzeka Sungari — dopływ Amuru, oraz Amur. Niestety, Amur jest rzeką graniczną i, od dłuższego czasu, panują na niej tego rodzaju „miłe" stosunki sąsiedzkie, że dżonki mandżurskie żeglują tylko wzdłuż brzegu południowego, parostatki zaś i berlinki sowieckie trzymają się brzegu północnego, tj. sowieckiego.

Nad rzeką Sungari leży największe miasto Mandżurji, Charbin. — Gdy w końcu ubiegłego stulecia Rosjanie rozpoczęli budowę kolei wschodnio - chińskiej, w miejscu tem, gdzie dziś się wznosi współczesne, gwarne, ruchliwe miasto przemysłowo-handlowe, stał tylko jeden dom. W ciągu niewielu lat inżynierowie rosyjscy, pomiędzy którymi było, nawiasem mówiąc, wielu Polaków, dokonali cudów. Zbudowali miasto, wyposażone w hotele, teatry, kawiarnie itd., liczne fabryki, olejarnie, młyny.

Historja Mandżurji jest barwna i obfituje w wiele ciekawych momentów. Dynastja Mandżu, po zajęciu Pekina w r. 1644, utrzymała się na tronie chińskim do r. 1912.

Ostatni cesarz chiński, zdetronizowany w 1912 r., zasiadł obecnie na fotelu prezydenta republiki Mandżu, a więc stał się mniejwięcej tym, czem był jego przodek w początku wieku XVII.

Kwestja mandżurska, tak aktualna obecnie, nie jest w gruncie rzeczy nowa. Zrodziła się ona już w r. 1894, kiedy to Japończycy poraz pierwszy okupowali Mandżurję, zmuszając Chiny do odstąpienia im Korei. Nie pomogła interwencja trzech wielkich mocarstw europejskich: Rosji, Francji i Niemiec. Japończycy zawładnęli Koreą na dobre.

W r. 1895 Rosjanie otrzymali od rządu chińskiego koncesję na budowę kolei transmandżurskiej, a po upływie kilku lat, dzięki tej właśnie kolei, budowa której została ukończona w r. 1903, życie gospodarcze Mandżurji pulsować zaczęło żywszem tętnem.

Poza rdzennymi mieszkańcami Mandżurji, pokaźną część ludności stanowią emigranci, prawie wyłącznie Chińczycy. W latach ostatnich emigrowało do Mandżurji około półtora miljona kulisów chińskich rocznie.

Z żonami, dziećmi, tobołkami, zawierającemi garść bezwartościowych gratów, stanowiących cały majątek kulisa — brudni, obdarci, głodni, odbywali podróż do „ziemi obiecanej" w opłakanych warunkach.

Jedni dążyli koleją, stłoczeni na otwartych platformach lub w wagonach kolejowych. Inni — na dżonkach lub okrętach płynęli do Dairen z Tsingstao lub Tientsin.

Za podróż z Tsingstao do Dairen kulisi opłacają tylko jeden dolar.

Warunki podróży odpowiadają cenie przejazdu. Na mały parowiec japoński ładują do dwóch tysięcy kulisów, tak szczelnie — że niema tyle nawet miejsca, aby można było usiąść na pokładzie. Po wyładowaniu kulisów, marynarze japońscy zakładają maski ochronne i, za pomocą hydrantów, połączonych z kotłem okrętowym, zmywają okręt wrzącą wodą.

Jeszcze do niedawna nie widziano w Mandżurji, aby człowiek biały szedł ulicą, niosąc paczkę, choćby nią była tylko książka. Od tego byli żółci!

Tego rodzaju postępowanie białych nie było bynajmniej podyktowane snobizmem, lecz... obyczajami chińskiemi. Demokratyzm zachodni jest obcy duszy Chińczyka, przyzwyczajonego do skrajnej kastowości. Chińczyk, w przeciwieństwie do pojęcia zachodniego o szlachetności pracy, ceni człowieka według skali odwróconej. Szczyt jej stanowi absolutne lenistwo. Ten jest osobą szlachetną, kto nic nie robi, lub pracuje lekko. Człowiek, pracujący fizycznie, a więc i dźwigający paczki — to kulis, stawiany na ostatnim szczeblu chińskiej drabiny kastowej, pogardzany przez pobratymców „ostatni" proletarjusz.

To też Europejczycy musieli tak postępować, aby wzbudzić w Chińczykach pewien respekt w stosunku do rasy białej, przeznaczeniem której było panowanie nad rasą żółtą.

Dziś w Mandżurji jest inaczej. Rasa żółta zapanowała nad rasą białą i rządzi nią siłą swej policji, stosując wobec białych środki, o których dawniej nie mogło być nawet mowy: areszt, więzienie i nawet — śmierć.

Biali są dziś w Mandżurji zrównani w prawach z żółtymi — zrównani, to znaczy w rzeczywistości upośledzeni wobec żółtych. Nie tylko książki noszą sami, lecz nawet walizki, dążąc z dworca do domu lub hotelu.

Od czasu, gdy Japończycy po raz pierwszy okupowali Mandżurję, upłynęło blisko pół wieku. Przez te pół wieku ścierały się w Mandżurji różne wpływy.

Przez dłuższy okres, dzięki koncesji kolejowej, dominowały wpływy rosyjskie. Lecz i Japończycy nie próżnowali. Osadzali swych osadników, którzy przygotowali grunt do powtórnej, tym razem zdaje się trwałej okupacji japońskiej. Parę set tysięcy patrjotycznych kolonistów japońskich, dla których dobrem najwyższem jest japońska racja stanu, których śmierć odstraszyć nie zdoła od spełnienia czynu, wymaganego przez ojczyznę, stanowili jądro dywersji japońskiej wewnątrz Mandżurji.

Korzystając z osłabienia Rosji wskutek rewolucji, nieustannego wrzenia rewolucyjnego w Chinach oraz będących na porządku dziennym napadów chunchuzów na sioła i miasta mandżurskie, Japonja położyła zbrojną rękę na rozległych terytorjach, aby zawładnąć niemi i położyć kres nieustannym walkom przeróżnych oddziałów partyzanckich i terorowi niezliczonych, rywalizujących pomiędzy sobą band bezlitosnych rozbójników — chunchuzów. Aby odwrócić oczy Ligi Narodów od swych właściwych zamiarów, bezapelacyjnego wcielenia żyznej prowincji do imperjum japońskiego, powołano do życia republikę Mandżu, dając jej pozory niezawisłości.

W r. 1894 Japonja zawładnęła Koreą, pomimo protestów mocarstw europejskich. Dziś zawładnie Mandżurją, pomimo protestów Ligi Narodów.

Wu.



Powrót z połowu.

Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe

Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe, Spółka Akcyjna w Gdyni założone zostało w końcu 1928 r. i utrzymuje własnemi statkami regularną tygodniową komunikację towarową i pasażerską między Gdynią i Gdańskiem a portami W. Brytanji — Londynem i Hull. — Statki Towarzystwa są wyposażone w wygodne pomieszczenia pasażerskie i posiadają nowoczesne chłodnie dla przewozu szybko psujących się ładunków jak: bekony, mało, drób itp.

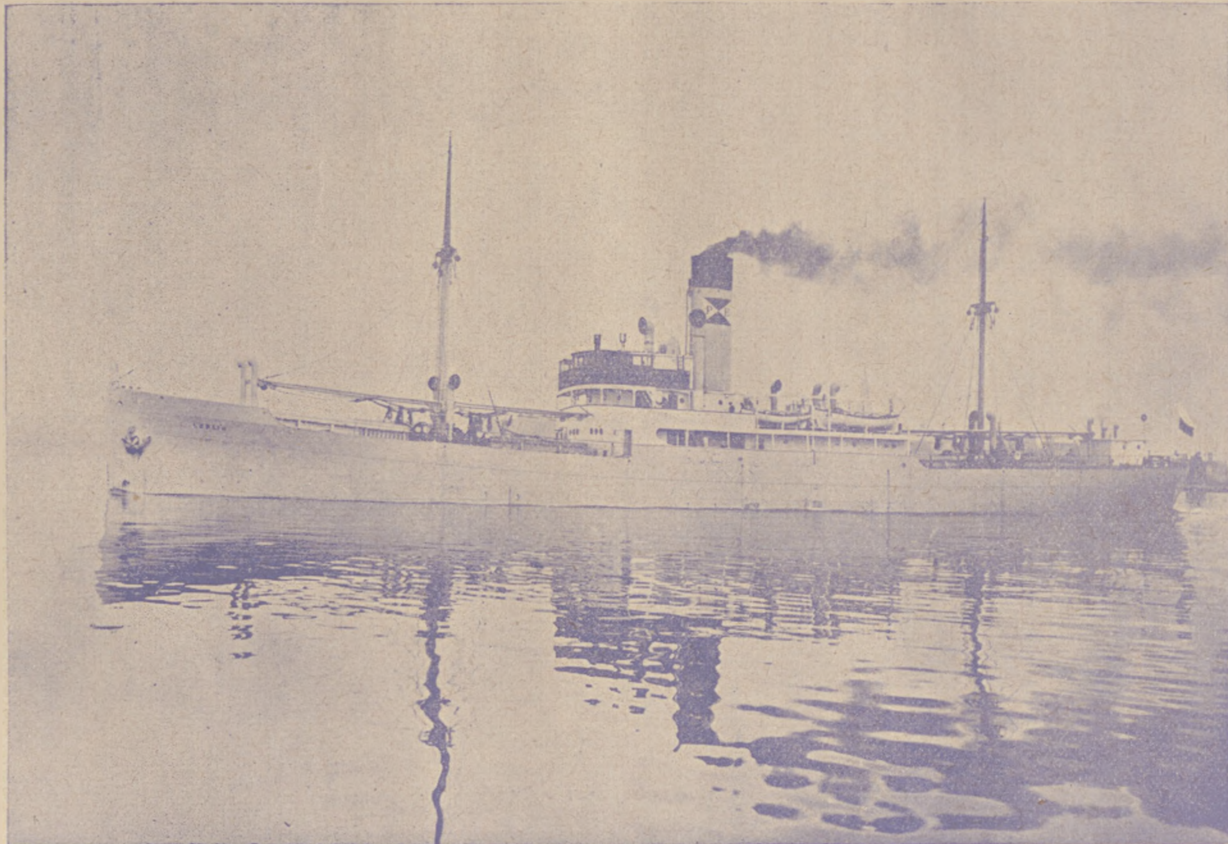
Obrót towarowy, zwłaszcza eksport artykułów żywnościowych. grawituje coraz bardziej do Gdyni. W tych warunkach Polsko Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. pomyślnie rozwija się, o czem świadczą ilości przewiezionego ładunku, mianowicie statki Towarzystwa przewiozły w roku 1931 w eksporcie o 143% więcej niż wroku 1929 i o 68% więcej wporównaniu z r. 1930.

Uruchomione w roku bieżącym na linji Gdynia/Gdańsk — Hull 2 nowe statki „Lublin" i „Lwów" są wybudowane według ostatnich wymogów techniki okrętowej i są specjalnie przystosowane do potrzeb tej linji.

Towarzystwo posiada Oddział w Warszawie i Agentury w Gdańsku, Londynie i w Hull.



Statek szkolny „Dar Pomorza" na pełnem morzu



„Foto-Elite", Gdynia.

s/s „Lublin" Polsko-Brytyjskiego T-wa Okrętowego.

PRAWDA MORSKA

Praca niniejsza, pióra prezesa zarządu Oddziału Propagandy Floty Wojennej przy L. M. i K. inż. J. Ginsberta, ze względu na jej wielką wartość, winna być pilnie przestudjowana przez każdego Polaka. — Red.

I. NIEMCY.

Uczmy się od naszych wrogów, bo przyjaciele i tak nie opuszczą nas w potrzebie — brzmi japońskie przysłowie. Jest w niem dużo prawdy. Francuzi nauczyli się wielu rzeczy od Anglików i Niemców, a Hiszpanie — od Amerykanów. Niekiedy lekcje były bolesne.

Pora już, abyśmy czegoś też się nauczyli, i to w dziedzinie, do której jak dotąd społeczeństwo nasze odnosiło się obojętnie — w dziedzinie morza i marynarki wojennej.

Przed trzema laty wyszła z druku książka jednego z wybitniejszych oficerów niemieckiego sztabu morskiego — wice-admirała von Manthey'a — „Historja marynarki niemieckiej". Książka, która przetłumaczona na polski — mogłaby oddać nieocenione przysługi propagandzie morskiej u nas. Albowiem historja morska Niemiec posiada niektóre cechy wspólne z naszą, poniekąd wspólny teren, a co się tyczy wspólnych poczynań nad stworzeniem floty (r. 1848) — wiele analogji, choć i wiele rozbieżności z naszemi obecnemi poczynaniami.

W roku 1848 floty niemieckiej, czy nawet pruskiej wogóle nie było. Natomiast jednocześnie z nastrojami porewolucyjnemi idea posiadania własnej marynarki wojennej i własnych kolonij poczęła kiełkować wśród niemieckiego społeczeństwa. Utworzyły się ligi i stowarzyszenia, dążące w tym kierunku. Poczęła obradować komisja morska pod przewodnictwem generała von Radowitz. I powoli zaczęto w naród wpajać przekonanie, że kwestja marynarki wojennej nie jest bynajmniej kwestją mlitarną, ale wyłącznie kwestją narodową, dotyczącą całych Niemiec.

Tymczasem położenie owczesnych Prus było znacznie gorsze od powojennego położenia Polski. — Przeciętny Niemiec również mało wiedział o morzu i flocie, co przeciętny Polak. Było wiele zapału na wiecach i konferencjach, ale floty nie można stworzyć pięknemi słówkami. Na to trzeba dużo pracy, czasu i pieniędzy.

Uwikłane w konflikt zbrojny z Danją, zmęczone rewolucją, osłabione finansowo, a nadto nie posiadające nawet zaczątków personelu morskiego — Prusy stały przed dylematem nielada. Wielu Bürgerów uważało stworzenie floty za całkowitą utopję. Minister handlu Duckwitz, wielki zwolennik morza, (coś jak minister Kwiatkowski) przeznaczył wprawdzie 6 miljonów talarów na cele floty wojennej, ale wpływy z podatków były tak skąpe, że o natychmiastowem zebraniu tej sumy nie było mowy.

7 listopada 1848 roku zostaje jednak stworzona techniczna komisja morska, na czele której zasiada ks. Adalbert Pruski. Składa się ona z oficerów armji lądowej i aż dwóch marynarzy: porucznika Schrödera, który służył w marynarce holenderskiej i kapitana Donnnera w służbie w Szlezwigu. W Zgromadzeniu Narodowem pracuje niezmordowanie minister Duckwitz.

Inwentarz floty w roku 1849 przedstawia się — jak następuje:

1 fregata parowa,
3 korwety parowe,
2 fregaty żaglowe,
kilkanaście małych żaglowców i szalup,
personel — 1750 ludzi.

Jednocześnie trudności polityczne zdawały się nie do przezwyciężenia. Wielka Brytanja wręcz oświadczyła, że nie uznaje bandery niemieckiej i że okręty pod flagą czarno - czerwono złotą będą uważane za pirackie. Należy uprzytomnić sobie, że ówczesna konfederacja północnych Niemiec miała przeciwko sobie nietylko władczynię mórz — Anglję, nietylko Francję i Rosję, źle do nich usposobione, ale także Danję, będącą w otwartej wojnie.

I wówczas — rezygnując z utworzenia marynarki ogólno-niemieckiej, rezygnując ze współudziału Saksonji i Bawarji, które wręcz oświadczyły, że grosza na flotę nie dadzą, Prusy same biorą się do dzieła.

Już w roku 1850 zostaje stworzona szkoła wojenno-morska, a flocie przybywa szereg jednostek. Z początku trzeba uciekać się do oficerów cudzoziemców — Szwedów Anglików, nawet Greków. A jednak praca idzie naprzód, bo pracuje gorliwie garstka entuzjastów, umiejących patrzeć w przyszłość i rozumiejących, czem jest dla państwa morze.

14 listopada 1853 roku powstaje dekretem królewskim admiralicja, z ks. Adalbertem na czele. Okręty, dotychczas przywiązane do brzegów Bałtyku, poczynają żeglować. Bandera pruska ukazuje się nietylko na Morzu Śródziemnem, ale nawet za Oceanem. Młodsi oficerowie wysyłani na studja do Anglji. A naród patrzy na to — jak na kosztowną zabawkę.

W roku 1855 flota pruska liczy:
2 fregaty żaglowe,
2 korwety żaglowe,
2 korwety parowe,
2 szkunery (z tego jeden — podarowany przez Związek Kobiet Pruskich (sic!),
42 wiosłowe kanonierki (galery).

Personel — niespełna 1200 ludzi licząc w to już bataljon piechoty morskiej.

Zorganizowana w tymże roku szkoła wojenno-morska ma około stu uczni. Jej komendantem jest major Haller von Hallerstein.

W rok później władze morskie zostają podzielone na administracyjne — ministerstwo marynarki i taktyczne — dowództwo marynarki. A w roku 1861 generał von Roon zostaje pierwszym wspólnym ministrem wojny i marynarki.

Zdawało się, że Prusy, kraj par excellence lądowo-militarny, lekceważyć będą sprawy wojenno-morskie, poświęcą swą flotę dla armji, a conajmniej odnosić się będą wrogo do nowej dziedziny. Jednak oficerowie lądowi, zatrudnieni w podwójnem ministerstwie, bynajmniej nie patrzą krzywem okiem na swych morskich kolegów. Przeciwnie — postawieni na czele marynarki generałowie oddają się sprawie z zapałem i jakkolwiek brak im fachowej wiedzy, to jednakże marynarka niemiecka zawdzięcza im wiele.

Ponieważ prowadzenie polityki bez środków militarnych jest tem samem, co gaszenie pożaru bez wody — tym tylko swoim poczynaniom morskim zawdzięczają Prusy pierwsze swoje sukcesy w dziedzinie polityki zagranicznej. W r.

1863 opracowany zostaje na zasadzie memorjału admiralicji stały program morski, przewidujący budowę okrętów pancernych. To też świat poczyna się powoli liczyć z dotychczas kontynentalnem, pozbawionem międzynarodowego znaczenia państewkiem.

„Prusy muszą zbudować i utrzymać flotę, wystarczającą do ochrony handlu zamorskiego, obrony wy-



Flota niemiecka pod Świnoujściem.

brzeży i ataku wybrzeży nieprzyjacielskich...“ brzmiało jedno ze zdań memorjału. Widać zeń, że już wówczas dowództwo floty starało się wpoić w naród ducha ofensywy i chęć czynu.

* * *

W chwili wybuchu wojny prusko-duńskiej (1864) flota pruska liczy:

4 korwety śrubowe,
1 korwetę kołową,
3 małe kołowce,
2 uzbrojone holowniki,
21 kanonierek,
8 okrętów żaglowych,
40 szalup - kanonierek wiosłowych (galer).

Razem 31 parowców ze 145 działami, 8 żaglowców ze 144 działami i 40 łodzi z 76 działami. Personel liczy 100 oficerów i 1400 marynarzy. Dochodzi do tego 700 ludzi bataljonu morskiego.

Budżet wynosi 2.300.000 talarów przy budżecie armji 38.300.000 talarów i budżecie państwa 140 miljonów talarów (sic!).

Duńczycy są na morzu trzy razy silniejsi, jednakże zwycięstwo przypada w udziale Prusakom. Bardzo sprężyście przeprowadzone operacje lądowo-morskie czynią honor dowództwu króla Wilhelma.

Zaś rok po wojnie — generał wojsk lądowych Roon twierdzi: „Marynarka pruska musi zająć stanowisko, zwracające uwagę wśród marynarek drugiego rzędu“.

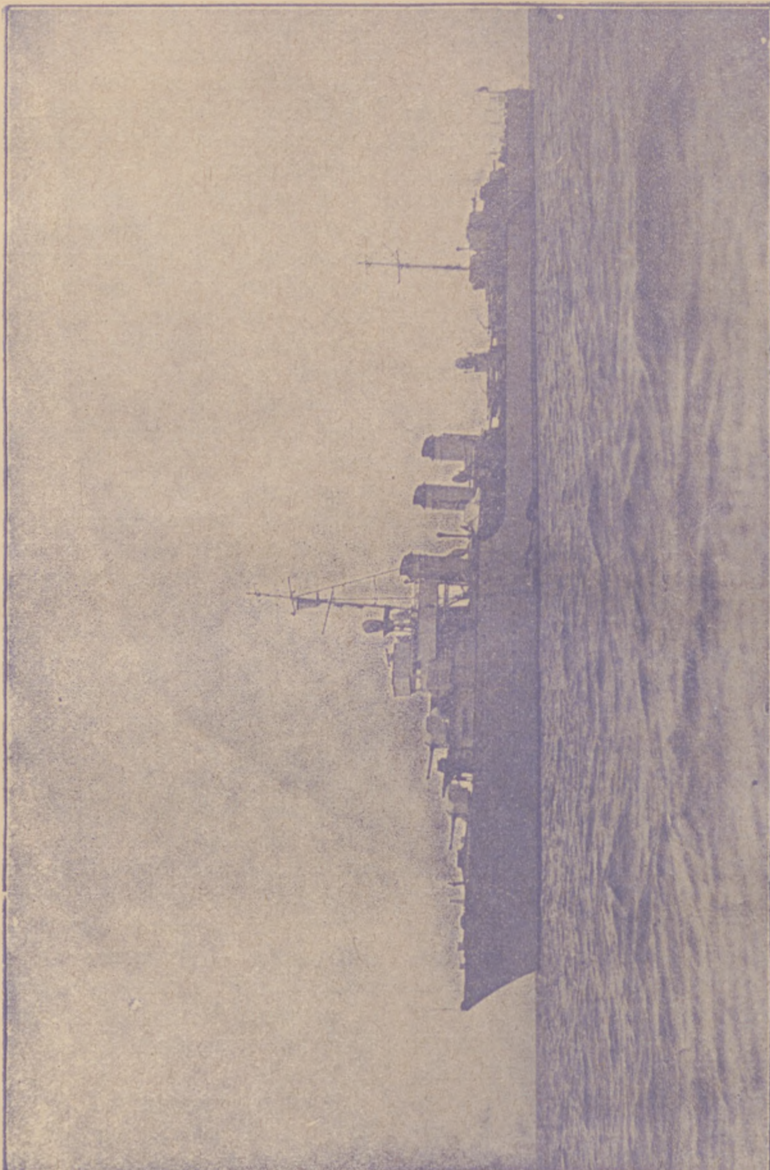
Parlament tym razem oponuje, co odtąd trafia się dość często. Od chwili utworzenia cesarstwa niemieckiego, aż do wojny europejskiej sześć razy Reichstag został rozwiązany, z czego pięć dla opozycyjnego stanowiska w sprawach floty. Nie wmawiajmy więc w siebie, że każdy Niemiec rozumiał odrazu potrzebę floty, podczas gdy Polakowi trzeba zrozumienie dla spraw morskich wkładać łopatą do głowy. I tam także przedstawiciele narodu nie zdawali sobie sprawy, że kraj, posiadający dostęp do morza i chcący zachować możność egzystencji tak w czasie wojny, jak i w czasie pokoju — istnieć bez floty nie może.

Z owych to czasów pochodzi słynna mowa Bismarcka, w której późniejszy kanclerz cesarstwa dowodzi, że liczyć na sprzymierzeńców — to to samo, co zrezygnować z handlu zamorskiego i wydać wybrzeże na łup wroga (sic!).

30 października 1865 roku dekret królewski reguluje wzajemny stosunek armji i floty: „Armja i marynarka tworzą siłę zbrojną państwa. Obie organizacje są od siebie niezależne i ich administracja stoi na jednakowym poziomie hiearchicznym“.

Wojna prusko-austrjacka (1866) widzi znów szereg sukcesów młodej marynarki, której stan posiadania stale wzrasta. Powstaje akademja w Kielu, dwa arsenały, szereg fortyfikacyj. Służba w marynarce uregulowana jest odpowiednią pragmatyką i trwa 12 lat dla szeregowych. Naród dotychczas obojętny — zdaje się coraz więcej interesować sprawami floty. Nic dziwnego — bowiem od kilku lat rozwija się z imponującą szybkością morski handel Niemiec, a w ślad za nim idzie dobrobyt mieszkańców.

1 października 1867 r. nowy dekret królewski zmienia banderę Prus na banderę Konfederacji Północnych Niemiec — czarno - biało-czerwoną. Zadanie floty zostaje określone wyraźnie nietylko jako ochrona handlu i wybrzeży, ale



O. R. P. „Wicher"

także jako „działanie ofensywne w celu atakowania flot i portów nieprzyjacielskich". Coraz więcej okrętów wojennych ukazuje się na zagranicznych wodach, torując drogę banderze handlowej, zdobywając nowe rynki zbytu, głosząc chwałę zwycięskich Prus. Niektóre z nich do pięciu lat pływają po Oceanach, dokonywują podróży naokoło świata, zwiedzają egzotyczne kraje, wspierają pionierów i kupców niemieckich.

Kwestja kolonij, dotąd uważana za utopję, zaczyna stawać się aktualną. Niemcy ze swą króliczą ludnością, ze swą masową produkcją tandety potrzebują nagwałt miejsca na ekspansję. Do tego Bismarck nie chce rezygnować z emigrantów i pozwolić, aby się wynaradawiali. To też okręty pruskie zawijają wszędzie tam, gdzie tylko słychać mowę niemiecką i stwarzają stały kontakt między emigracją a macierzą. Jak kolosalną wagę miał ten kontakt z punktu widzenia militarnego, politycznego i ekonomicznego — nie potrzeba chyba tłumaczyć. A u nas dopiero w dwunastym roku niepodległości malutka żaglowa „Iskra" poniosła banderę Rzeczypospolitej na wody amerykańskie.

Wszystkiego tego dokonywuje w Niemczech nie wola narodu, bo choć uświadomionych jest coraz więcej, to jednak ogół pozostaje bierny — ale żelazna wola żelaznego kanclerza, twórcze ideje kilku wybitnych pionierów morskich i mądrość przewidujących mężów stanu. Nie ulega wątpliwości, że bez floty wojennej Niemcy nigdy nie staliby się mocarstwem światowem, a przedewszystkiem nigdy nie posiedliby kolonij.

Wojna franko-pruska r. 1870-71 zastaje flotę niemiecką kilkakrotnie słabszą od francuskiej (wówczas drugiej na świecie). Tem niemniej skład jej przedstawia się — jak następuje:

3 pancerne fregaty,
1 pancerna korweta,
2 pancerne monitory,
10 korwet śrubowych,
22 kanonierki,
5 parowców specjalnych,
7 żaglowców.

Razem 43 parowce i 7 żaglowców z 450 działami. Personel liczy 162 oficerów i 3633 marynarzy, plus piechotę i artylerję morską w sile 1200 ludzi. Budżet wynosi 7.300.000 talarów.

I w tej wojnie, dzięki umiejętnej polityce, flota niemiecka nie ponosi ani większych strat, ani poważniejszej porażki.

Charakterystycznem jest, że w zaraniu marynarki niemieckiej potrafiono ustrzec ją od klęski, czy zbyt ryzykownych przedsięwzięć. Z drugiej strony planowano i usilnie prowadzono, mimo stokroć cięższych niż u nas warunków, jej rozbudowę.

Uprzytomnijmy sobie, że w owym okresie 1848 — 1870 nie było jeszcze w Niemczech ani większych stoczni, ani specjalistów morskich. Kadeci ze szkoły morskiej wyszli dopiero podporucznikami na rok przed wojną francusko - pruską. Niedawno założony arsenał pracował z trudnością. Okręty budowano w Anglji, we Francji, w Ameryce. Niektóre — zamówione i częściowo zapłacone — nigdy nie przybyły. Inne, uszkodzone na skutek nieumiejętnej obsługi, kosztowały wiele pieniędzy. Personel dzielny, jak u nas, ale mało obeznany z morzem, wymagal jeszcze długiej i

mozolnej pracy nad wychowaniem oficerów i szkoleniem załóg. Mimo to okręty odważnie wypływały w dalekie podróże, a bandera ich raz po raz opasywała świat, głosząc chwałę Niemiec i wymuszając poszanowanie dla mocarstwowych poczynań nowego państwa.

„Marynarka, która znajduje się dopiero w stanie embrjonalnym, której nie rozbudowano ze względu na fałszywe pojęcie oszczędności, która została odrazu zakrojona na zbyt małą skalę, ma tak samo małą wartość, jak armja o zbyt słabym składzie, uzbrojeniu i zaopatrzeniu".

„Kraj, posiadający dostęp do morza, a chcący mieć jakie — takie znaczenie na rynku politycznym i ekonomicznym świata — musi mieć marynarkę wojenną — pisze admirał von Mantey. — Bez niej nie odegra żadnej roli i nie potrafi nawet rozwinąć swego handlu zamorskiego".

„Marynarka ta w czasie pokoju reprezentuje kraj na zewnątrz i zmusza do liczenia się z suwerennością państwa. W czasie wojny ma nietylko bronić wybrzeża i wolności dróg morskich, ale owładnąć niemi, zaatakować przeciwnika i zniszczyć go, aby posiąść możność swobodnego handlu morskiego i zaopatrywania kraju we wszystkie potrzebne produkty.

Jest więc obowiązkiem każdego obywatela uznać konieczność marynarki wojennej dla swego kraju, rozważyć przypadające stąd korzyści i przyczynić się do stworzenia odpowiedniej siły zbrojnej na morzu".

Mniejwięcej to samo, co von Mantey, mówi w swoich memorjałach słynny admirał angielski, Lord Fisher of Kilvestone. Mamy tu więc jednogłośne opinje dwóch, do przeciwnych obozów należących marynarzy.

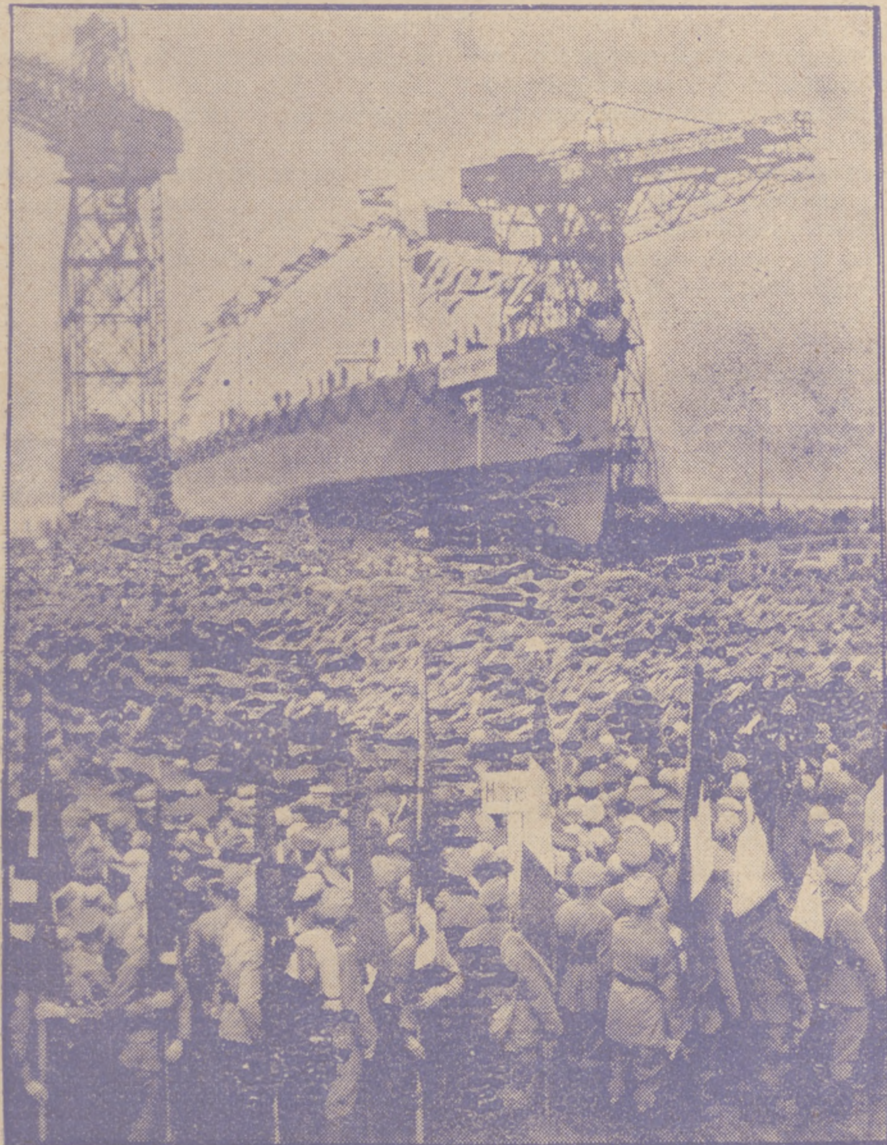
Komentarze są chyba zbyteczne.

* * *

1 marca 1872 ministerstwo marynarki otrzymało nazwę cesarskiej admiralicji. Bandera pruska zostaje zamieniona starem godłem krzyżaków — czarnym krzyżem na białem polu. Specjalny dekret jednoczy w osobie szefa admiralicji — dowództwo i administrację floty. Szefem tym zostaje generał piechoty von Stosch, w roku 1875 mianowany admirałem. Jak widać — dla dobra sprawy poświęcono nawet przepisy i tradycje.

Osobistość Stoscha nasuwa szereg ciekawych objekcyj. Był to człowiek twardy i gwałtowny. Oficerowie marynarki śmieli się czasem z jego ekscentrycznych wystąpień i gwałtownych wybuchów. Ale w potoku wymyślań i inwektyw znajdowano zwykle sedno prawdy. Generał - admirał sprawy morskie ujmował po lądowemu i poddawał się wpływom oficerów sztabu armji, ale wyprzedzał w każdym razie swemi poglądami całe pokolenie i w doniosłość idei morskiej wierzył niezłomnie. — Wszędzie, gdzie chodziło o potęgę morską Niemiec, Stosch wykazywał wiele energji, interesował się przemysłem i handlem morskim, nawiązywał do tradycji dawnej Hanzy, rozpoczął budowę większych jednostek w kraju, udoskonalił szkolnictwo, stworzył sztab morski...

„Dzięki rozbudowie floty i wzrostowi potęgi morskiej Niemiec, ludność zwiększyła się nagle o kilka miljonów. Albowiem poczuli się Niemcami wszyscy ci, których do-



Zbrojenia Niemiec na morzu.

W Wilhelmshaven spuszczony został na wodę niemiecki 2-gi z kolei ze zbudowanych po wojnie pancernik „B“, który otrzymał nazwę „Admirał Scheer“. Na ilustracji — chwila spuszczania okrętu na wodę.

tąd tylko luźne nici łączyły z macierzą".

Ale właściwe wykorzystanie bogactw morskich i owładnięcie morzem nie przyświecało Stoschowi — jako cel ostateczny. Dawny generał operował wciąż jeszcze kategorjami lądowemi, uważając flotę za organ pomocniczy armji. — Ten cel i środki, do niego prowadzące — pisze von Mantey — są do dziś dnia obce większości narodu niemieckiego".

Nie wstydźmy się więc za bardzo naszej ignorancji morskiej, a raczej pracujmy, aby uświadomić społeczeństwo polskie w tym kierunku. Nie jesteśmy znów tak bardzo wtyle, skoro sam niemiecki admirał przyznaje, iż jego ziomkowie dalecy są dziś jeszcze od zrozumienia doniosłości władania morzem. A że ten czy ów rosyjski pułkownik liczył siłę łodzi podwodnych... w bagnetach, to oczywiście powód do śmiechu, ale także do... uświadamiania. W Rosji nikt o uświadamianie to nie dbał, oficerowie marynarki stanowili zbyt odrębną kastę, ooczywiście znacznie przewyższającą poziom inteligencji kolegów z armji lądowej — i stąd wynikła pewnego rodzaju animozja, bardzo niepożądana pomiędzy obydwoma organami siły zbrojnej. Animozja taka, związana z fałszywem pojęciem o „esprit de corps", w dzisiejszych czasach może być tylko z g u b n ą dla całokształtu spraw, z obroną państwa związanych.

W r. 1876 w służbie jest 25 okrętów większych z 6859 ludźmi załogi. Nadto kilkanaście jednostek jest w rezerwie lub w podróżach naukowych (czy tylko?). — Niemcy doskonale umieli łączyć naukę z... wojskową wiedzą i wywiadem wojskowym. W r. 1877 książę Henryk Pruski zostaje zaokrętowany w charakterze aspiranta na żaglowiec „Niobe". Pojawiają się pierwsze torpedowce. Okręty, stacjonowane zagranicą, mają kilkakrotnie okazję interwenjowania w obronie poddanych, czy interesów niemieckich. Gdyby nie one, o żadnem zakładaniu kolonij czy faktoryj nie byłoby mowy. Albowiem, pomijając wrodzoną niechęć tubylców, inne państwa, a między niemi głównie Wielka Brytanja, czyniły — co mogły, aby nie dopuścić Niemców do stworzenia dominjum kolonjalnego. Gdyby nie działa różnych „Gazel", „Hert", „Ariadn", „Greifów", „Mew", „Panter" i „Hyjen" — żadne z zapoczątkowanych zamorskich osiedli nie ostałoby się w ręku poddanych cesarza.

* * *

W roku 1883 szefem admiralicji zostaje inny generał — von Caprivi. Doskonały sztabowiec, zdolny oficer bojowy, a przedewszystkiem wytrawny polityk. W jego ręku marynarka staje się narzędziem polityczno - militarnem. Przewidując niechybnie wojnę na dwa fronty z Rosją i Francją — światły ten człowiek pracuje w kierunku zabezpieczenia Niemiec od smutnych ewentualności zaskoczenia. On to — generał lądowy — dowodzi, że eskadry krążowników, przebywające zagranicą, i flotylle torpedowców, broniące wybrzeży, będą bezsilne, o ile za niemi nie staną potężne okręty pancerne. Oto co w memorjale swoim, złożonym cesarzowi w r. 1883, pisze von Caprivi:

„Marynarka, która swój punkt ciężkości umieszcza na lądzie lub w bliskości lądu, nie zasługuje na miano marynarki. Morze przestało dzielić narody — i kraj, który chce

utrzymać swe światowe znaczenie, musi interesować się morzem. Jeżeli bandera niemiecka nie potrafi sama utrzymać się na Oceanach i wzbudzić szacunek świata, to nie potrafi ona także posiąść pewnych i gotowych na wszystko sojuszników. Obrona wybrzeży nie może mieć miejsca bez okrętów linjowych. Torpedowce i jednostki lekkie nie podołają jej. A oprócz tego jedynym i najlepszym sposobem obrony wybrzeży jest zawsze bitwa na pełnem morzu i unicestwienie przeciwnika...".

Któryż zawodowy admirał mógłby się wyrazić inaczej?...

To też w roku 1888 — w chwili ustąpienia Capriviego, którego zastąpił admirał von Monts, stan floty niemieckiej przedstawiał się jak następuje:

pancerników 13
fregat pancernych 8
monitorów i kanonierek 27
korwet 10
krążowników 5
okrętów lekkich 11
okrętów szkolnych 19
torpedowców 17
okrętów pomocniczych 19.
Personel: 534 oficerów i 15.480 szeregowych.

Oto bilans pierwszych lat czterdziestu.

* * *

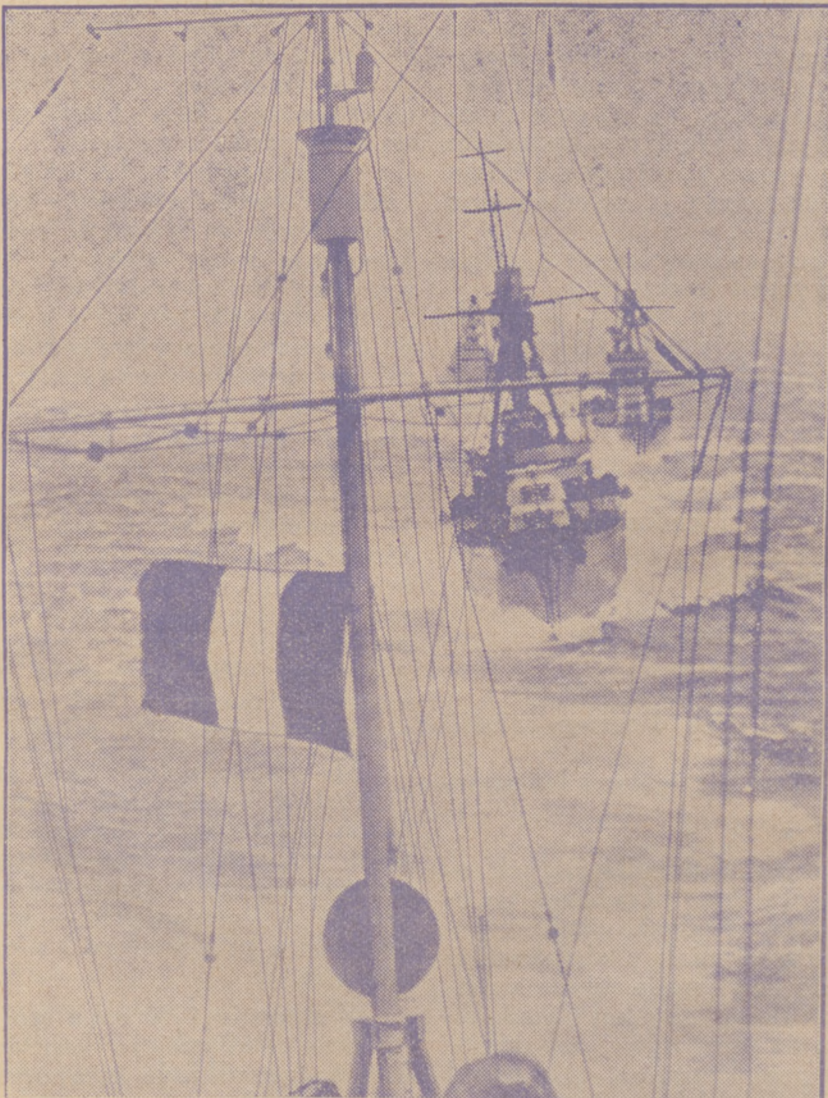
W latach siedemdziesiątych ubiegłego stulecia pływające po egzotycznych wodach okręty wojenne kaisera miały wielokrotnie okazję do zawierania umów z różnymi królikami czy kacykami, do zajmowania terytorjów, czy deklarowania protektoratów. Ale naród niemiecki daleki był od zrozumienia doniosłości kwestyj kolonjalnych, albowiem jeszcze w r. 1880 Reichstag odrzuca projekt gwarancji dla faktoryj niemieckich na Samoa. Wówczas koloniści poczynają działać na własną rękę, mając pocichu zapewnione poparcie floty. W ten sposób powstaje powoli niemieckie państwo kolonjalne.

I tak kapitan Deinhard na „Bismarku" zdobywa Samoa, kapitan Hoffman na „Möwe" zajmuje Togo a potem Kamerun, przyczem kanonierka angielska „Flirt" spóźnia się o trzy dni... „Elisabeth" i „Leipzig" ogłaszają posiadłości kolonisty Lüderitza w południowo - zachodniej Afryce za własność państwa. Następują nowe zdobycze i „protektoraty" w Australji, Afryce, Azji. W roku 1885 terytorja kolonjalne Niemiec przewyższają kilkakrotnie powierzchnię metropolji.

W roku 1889 umiera admirał von Monts i admiralicja znów zostaje podzielona na dwa organa: dowództwo — pod kierownictwem admirała i ministerstwo — pod kierownictwem sekretarza stanu. Podział ten trwa do r. 1918 i jest, zdaniem von Manteya, jedną z przyczyn niepowodzenia w wojnie światowej. Albowiem dla stworzenia potęgi morskiej potrzeba było przedewszystkiem jednolitej władzy.

Ale hasło nadane jest jedno: przyszłość Niemiec leży na wodzie. Mimo protestów i zbrojeń angielskich, rosyjskich, francuskich, mimo całego szeregu trudności politycznych i finansowych — budowa floty trwa programowo i niezmordowanie.

W styczniu 1892 roku szef sztabu floty bałtyckiej, kapitan von Tirpitz, przedkłada cesarzowi memorjał o „Nowej organizacji floty pancernej Niemiec". Memorjał ten stał się podstawą dalszej taktyki, stworzył doktrynę morską i był



„Całą parą naprzód!“

przyczyną planowej i usilnej rozbudowy floty.

Idąc w ślad za jej rozwojem, można dostrzec, jak marynarka niemiecka oderwała się od pojęcia „obrony wybrzeży", jak wytępiła w sobie „defenzywne", a zatem i „defetystyczne tendencje", jak zamiast tworzyć męczenników, tworzyła zwycięzców, jak jedynem jej zadaniem stawała się bitwa morska i unicestwienie przeciwnika.

A przecież szanse pobicia choćby samej tylko floty angelskiej były wówczas dla Niemiec tak samo znikome, jak dla nas dzisiaj szanse pobicia floty niemieckiej.

* * *

W roku 1897 następuje okupacja Kiao—Czao, a jednocześnie Tirpitz zostaje mianowany ministrem marynarki. Godność tę piastuje przez lat 19. co jest swego rodzaju rekordem. Ale tylko w ten sposób można zapewnić ciągłość pracy, ciągłość idei i owocny rezultat.

Pierwszym czynem Tirpitza było zażądanie budżetu morskiego, obracającego się dotychczas w ramach 90 miljonów. Trzeba było wyrwać naród niemiecki z „sentymentalizmu morskiego" i postawić w obliczu „prawdy morskiej".

6 października kanclerz Hohenlohe i rada ministrów akceptują projekt prawa o „utworzeniu floty". Projekt ten zyskuje aprobatę w Reichstagu. Nic dziwnego — przemawiają bowiem za nim wszyscy mężowie stanu, ministrowie i większość deputowanych. Tak umiejętnie Tirpitz przygotował grunt.

„Czasy się skończyły — mówi minister spraw zagranicznych Bülow — kiedy Niemiec oddawał ziemię jednemu sąsiadowi, wodę drugiemu, a sobie zostawiał tylko niebo". A Tirpitz dodaje: „Jeżeli zdecydujemy się na ten projekt, najsilniejsze państwo morskie namyśli się trzykrotnie zanim ośmieli się nas zaczepić".

Uchwała przewiduje następujący skład floty:

19 pancerników linjowych,
8 pancerników brzegowych
18 wielkich krążowników,
30 małych krążowników.

Plus odpowiednia ilość torpedowców i okrętów pomocniczych. Budżet miał wynosić 409 miljonów marek i zwiększać się o 5 miljonów rocznie.

„Kwestją żywotną dla cesarstwa jest bezpieczeństwo rozwoju ekonomicznego, w szczególności zaś — światowego handlu. Aby osiągnąć to — musimy być dość silni nietylko na lądzie, ale i na morzu" brzmi motyw projektu prawa z roku 1900, żądającego już 38 pancernków i 14 wielkich krążowników. I ten projekt przechodzi przez Reichstag przeciwko głosom socjaldemokratów, hanowerczyków i Polaków.

Reszta jest wiadoma: Szalony rozwój floty, budowa i rozszerzenie Kanału Kilońskiego, własne wspaniałe stocznie, szybki rozkwit kolonij i handlu zamorskiego, wzrost dobrobytu, rozwój przemysłu, mocarstwowe znaczenie Niemiec. Sytuacja ta poprawia się jeszcze po przegranej wojnie rosyjsko-japońskiej, kiedy to Rosja, tracąc flotę, traci wiele ze swego znaczenia mocarstwowego. Niemcy stają się wówczas trzeciem mocarstwem świata. Personel floty liczy w roku 1906 prawie 40.000 ludzi, w roku 1908 z górą 50.000, w roku 1912 73.000.

W chwili wybuchu wojny — Niemcy są na drugiem miejscu wśród potęg świata.

Flota ich, prócz jednostek znajdujących się w budowie, liczy:

47 pancerników,
13 wielkich krążowników,
28 małych krążowników,
8 krążowników minowych,
88 wielkich torpedowców,
40 małych torpedowców,
4 okręty szkolne,
30 łodzi podwodnych,
45 trawlerów
i kilkadziesiąt okrętów pomocniczych, kanonierek, awizo itp.

Oto, co potrafiła stworzyć silna wola kilku świadomych celu jednostek, za któremi poszedł dopiero cały, stosunkowo dla sprawy obojętny naród niemiecki.

* * *

A teraz — powie czytelnik — na co to wszystko się zdało? Przecież Niemcy i tak zostali pobici, a ich zbrojenia morskie stały się tylko zarzewiem wojny.

Przepraszam — odpowie na to każdy przeciętny znawca spraw morskich — Tu tkwi głębokie nieporozumienie.

Niemcy wywołały wojnę nie flotą — lecz polityką agresywną, prowadzoną przez genjalnego megalomana, któremu się przyśniło, że będzie imperatorem świata. Zgubiła ich ta agresywna polityka, a nie chęć zabezpieczenia wolności morskiej. Wojnę przegrała nie flota niemiecka, nie armja nawet — lecz niemiecka dyplomacja.

Flota niemiecka pozostała niezwyciężona. Falklandy — to był zewnętrzny teatr operacyjny. Doggerbank — to epizod. Ale Jutland — największa z bitew morskich świata — był bezwarunkowo zwycięstwem niemieckiem, powiedzmy taktycznem, ale bądź co bądź zwycięstwem. Dumny Albion musiał się ugiąć przed banderą czarnego krzyża.

Gdyby nie owo katastrofalne rozdwojenie władzy i chęć Wilhelma II dowodzenia całością sił zbrojnych, gdyby nie stałe krępowanie dowodzących marynarzy przez kanclerza i innych polityków, historja wojny mogłaby pójść zupełnie innemi drogami.

Na jesieni 1914 roku flota niemiecka mogła była z pewnemi szansami spróbować zmierzyć się z angielską. Druga okazja pomyślna trafiła się w roku następnym. Jednakże dowództwu nie pozwolono flotą ryzykować. Zastosowano fałszywie zasadę „fleet in being". Zasada ta — doskonała dla floty silniejszej, okazuje się zwykle zgubna dla słabszej, albowiem, kto, będąc słabszym, chce zwyciężyć, ten musi ryzykować. Kto zaś nie ryzykuje, ten nie może marzyć o zwycięstwie — tembardziej, że bezczynność jest najlepszym sprzymierzeńcem wroga.

N i e z d e c y d o w a n a polityka, wstrzymanie wojny podmorskiej w chwili, gdy aljanci byli u kresu wytrzymałości, sprzeczne rozkazy, demoralizująca bezczynność wielkich jednostek — wszystko to odbiło się niekorzystnie na przebiegu wojny. Ale — studjując dokładnie jej historję, dochodzimy do wniosku, że niewiele brakowało, aby sama flota niemiecka wywalczyła owe zwycięstwo, które od bitwy pod Marną zaczęło wymykać się z rąk armji.

Straty angielskie w bitwie pod Jutlandem były dwa razy większe od niemieckich. Jeszcze dwie takie bitwy — i przewaga nietylko taktyczna, ale i strategiczna przecho-

działa na stronę Niemiec. Łodzie podwodne dokonałyby reszty. — I „dominium maris" przeszłoby wraz ze zwycięstwem ostatecznem w ręce Niemców.

Szczęście — że się tak nie stało. Ale nauka pozostaje nauką. Szczególnie dla nas, którzy tak mało dotąd w sprawach morskich umiemy.

Nie wmawiajmy więc w siebie, że Niemcy w warunkach lepszych od nas tworzyli swą flotę. Nie bierzmy za przyczynę tego, co było skutkiem. Naród w Niemczech był równie obojętny jak u nas i dopiero z rozbudową floty wzmagało się zainteresowanie i rósł zapał. Dzięki flocie zdobyto kolonje, rozszerzono granice, wzmożono przemysł i handel, a co zatem — dobrobyt. Jeśli przed wojną każdy Niemiec miał swą „kurę w rosole" — zasługa to czyja, jak nie tych kilku pionierów floty, którzy niezmordowanie przez dziesiątki lat „Niemcy na Morzu" budowali.

W zaraniu rozbudowy floty, Niemcy byli uwikłani w rewolucję i trzy wojny — prawda że zwycięskie. Ale czy nasze dwie wojny ostatnie nie były zwycięskiemi? Czy zamiast cudzoziemskich najmitów nie posiadaliśmy odrazu wspaniałej wprost kadry morskiej? Przecież między oficerami-Polakami z marynarek zaborczych był wybitny instruktor w dziedzinie łodzi podwodnych, wychowany w szkole Tirpitzów i Scheerów, był doskonały inżynier-konstruktor, był oficer nawigacyjny floty czarnomorskiej, był dowódca głównej radjostacji marynarki austro-węgierskiej, było kilku świetnych sztabowców i linjowców i czereda doskonale wyszkolonych podoficerów. Szkoda, że ludziom tym nie dano odpowiedniego materjału bojowego, rewindykowanego na zaborcach, że nie umieszczono ich odrazu we właściwym elemencie, zamiast kazać im krwawić bezużytecznie na froncie lądowym. Inaczej wyglądałyby wówczas granice Polski, a wojna 1919-1920 roku miałaby zupełnie inny przebieg, żeby choć jeden dywizjon morski stanął pod Kronsztatem.

Dziś, zniszczona w Scapa Flow flota niemiecka odradza się jak feniks z popiołów. Podczas gdy u nas dyskutuje się wciąż nad potrzebą i celowością marynarki wojennej. — Zaiste, wiele analogji do naszych dziejów znaleźć można w historji morskiej Niemiec, ale więcej jeszcze znajdziemy przeciwieństw i rozbieżności.

W naszej to mocy przeciwieństwa te zatrzeć i stać się Narodem — godnym wolności, suwerenności i dobrobytu. Czas najwyższy. Jeszcze dwa — trzy lata — i będzie zapóźno.....

* * *

ROSJA.

Jak historja morska Niemiec, a właściwie historja tworzenia marynarki niemieckiej posiada pewne analogje (i dużo przeciwieństw) z okresem obecnych poczynań Polski na morzu, tak samo i historja morska Rosji zawiera cechy wspólne z naszą. Z analogji „rosyjskich" nie mamy się jednak co cieszyć. Z tamtych bowiem możemy wyciągnąć odpowiednią naukę — ostatnie zaś mogą być dla nas tylko groźnem Memento — przestrogą, której lekceważyć nie należy.

W roku 1881 drzemiące w szufladach sprawy floty rosyjskiej zostały nagle wyciągnięte na światło dzienne. Pod przewodnictwem W. Ks. Aleksieja Aleksiejewicza odbył się w ministerstwie marynarki szereg posiedzeń, na których postanowiono zasadę budowy okrętów w kraju i opracowanie poważnego programu morskiego. Program ten obejmował dla samego morza Bałtyckiego: 18 pancerników, 9 krążowników pancernych, 21 krążowników opancerzonych, 10 kanonierek, 100 torpedowców i 3 transportowce.

Już w cztery lata później program ten — pod wpływem różnych niekompetentnych czynników, zostaje zmieniony na „obronny" i skrócony" program podlega dalszym redukcjom tak, że do r. 1893 zostaje wykonanych tylko 8 pancerników, 3 krążowniki pancerne, 5 krążowników lekkich i 51 torpedowców.

Zasiadający w radzie obrony państwa wielcy książęta i generałowie uważają, że zadanie floty jest czysto obronne i dowodzą konieczności budowy samych torpedowców i minowców. Flota uważana jest za oddział pomocniczy armji, a łożone na nią pieniądze — za stracone. Zafascynowani klęskami w czasie wojny Krymskiej generałowie, nie chcą słyszeć o wydatkach na flotę. A tymczasem tuż pod bokiem Rosji rośnie nowa potęga morska — Niemcy, potęga, która w ciągu lat dwudziestu potrafi wydrzeć bezdusznemu moskiewskiemu kolosowi hegemonję na Bałtyku, a dalej uwikła go bardzo dowcipnie w krawą japońską awanturę.

Dzięki ciemnym machinacjom i niuczciwym posunięciom całego szeregu rosyjskich potentatów wojskowych, wybrano za wysuniętą bazę floty rosyjskiej, zamiast dogodnego Moon-Sundu — leżącą tuż nad samą granicą Libawę. Ta „ofensywna" nawskroś baza nie przeszkadzała w opracowywaniu „defensywnych" zadań floty, które to zadania sprowadzały się do „współdziałania z armją i przeszkadzania desantom". Libawę zresztą trzeba było opuścić w pierwszych dniach wojny, wysadziwszy w powietrze szerg kosztownych nowych objektów.

W roku 1893 opracowany jest nowy program, domagający się 5 pancerników, 7 krążowników, 54 torpedowców i około 20 okrętów przybrzeżnych lub pomocniczych. Ale i ten program zostaje tylko „nadgryziony".

Tymczasem kurs polityki zagranicznej zmienia się i naraz w łonie rady obrony państwa poczynają się ścierać zdania: Bałtyk, Czarne Morze, czy Daleki Wschód? Oczywiście — najlepiej byłoby wszędzie naraz posiadać odpowiednio silną flotę. Ale, że na to brak środków, więc.... „konsulowie" się kłócą. Każdy obstaje za swojem morzem. Tymczasem — w myśl rosyjskiej bajki: „Wańka słuszajet — da jest" — Niemcy i Japonja budują — i to intensywnie.

Program r. 1898 obejmuje budowę eskadry Dalekiego Wschodu, której koszt wyniósłby 200 miljonów rubli. Minister finansów Witte krzyczy gwałtu, dowodząc, że Japonja wcale nie jest niebezpieczna, a przynajmniej nie będzie nią tak prędko. Co do Nimiec, to ówczesna orjentacja wyższych sfer jest wyraźnie anglofobska, a zatem germanofilska. Z tej więc strony Rosji pozornie nic nie grozi.

Oczywiście i program 1898 roku jest częściowo obcięty. Ale słowa jednego z admirałów, że silna flota na Spokojnym Oceanie będzie najlepszą gwarancją pokoju, wywołują osobistą interwencję Mikołaja II i doprowadzają w 1903 roku do opracowania (ciągle opracowania!) olbrzymiego programu rozbudowy floty. Rozbudowa ta, rozłożona na lat 20, miała kosztować (prócz morza Czarnego) półtora miljarda rubli. Przewidywano 33 pancerników, 18 pancernych krążowników, 36 lekkich, 300 torpedowców, 100 łodzi podwodnych itd. Nie trzeba dodawać, że i dziesiąta część tego programu nie była wykonana w chwili wybuchu wojny światowej.

A tymczasem „konsulowie" kłócili się dalej. I to nietylko lądowi, ale i morscy: Makarow, Birilew, Czuchczin, Rożdiestwienskij i inni wybitniejsi admirałowie różnili się zasadniczo w zdaniach co do typu i zastosowania floty. Jedni pragnęli okrętów linjowych, inni torpedowców i pancerników obrony wybrzeży, inni krążowników korsarskich. Wszystkich godził „ląd", który — wciąż zafascynowany desantem w zatoce Fińskiej, widział we flocie przedłużenie prawego skrzydła armji. A czas leciał...

W roku 1904 jest znów mowa o „skróconym" programie, który zresztą wskutek wojny rosyjsko-japońskiej umiera przy samym porodzie. Wojna zastaje Rosję nieprzygotowaną tak na lądzie, jak i na morzu. Tragedja obu eskadr „Spokojnego Oceanu" jest nadto dobrze znana, abyśmy ją mieli tu przytaczać. Rząd rosyjski sam wykopał mogiłę dla kilku tysięcy niezaradnych, choć odważnych marynarzy. Klęska zaś armji lądowej była bezpośrednią funkcją zniszczenia floty.

* * *

Pozostawiając na boku sprawy Czarnego Morza, gdzie raz chciano przeprowadzić politykę defenzywną, drugi raz znów owładnąć Bosforem, Konstantynopolem, a nawet Dardanelami — przechodzimy teraz do okresu po wojnie japońskiej.

Zdawałoby się, że nauka tej wojny nie powinna była pójść w las. Niestety, sfery lądowe wciąż pozostawały głuche na sprawy floty. Jedynie cesarz, do którego mieli marynarze dostęp, skłaniał się do ich projektów. Ale jak wiadomo, „samodzierżec wszechrasiejskij" miał niewiele do powiedzenia. A czas leciał....

Korzystając z wrażena klęsk pod Portem Artura, udało się jednak ministerstwu marynarki otrzymać kredyty na budowę trzech krążowników „dodatkowych". Dla „pośpiechu" zbudowano okręty te według starych planów tak, że kiedy w latach 1907—1908 weszły one na służbę — typ ich był już przestarzały o lat 10. Trudno o lepszy sposób marnotrawienia pieniędzy...

A potem znów zaczęły się posiedzenia, rady, uzgadniania poglądów, projektów i zdań. Daremnie admirał Birilew dowodził, że „siły morskie państwa winny rozbudowywać się według programu ściśle opracowanego i uzgodnionego z ministerstwami finansów i spraw zagranicznych — że obrona wybrzeży bez silnej floty bojowej jest utopją — że wobec ewolucji

w budownictwie morskiem (Dreadnought) moment obecny jest najlepszy dla stworzenia floty i wyrównania opóźnienia, bo wszystkie państwa muszą zaczynać od nowa".

Ale nawet groźba zamknięcia stoczni nie jest w stanie wzruszyć martwej maszyny biurokratycznej. Jedyną reformą jest stworzenie obok morskiego sztabu głównego jeszcze jednej instytucji — morskiego sztabu generalnego, którego zadaniem miało być odciążenie sztabu głównego od „uderzania w próżnię" i prac w rodzaju „fotografowania dla najjaśniejszej osoby dziur w pancerzu „Nowika", albo wysyłania ekstra-pociągu po znajdującego się na polowaniu „generał-admirała".

Trzeba przyznać, że sztab generalny wziął się do dzieła dość energicznie. Jego naczelnik, kapitan I. stopnia Brusiłow, był człowiekiem czynu i wiedzy. Ale okazało się wnet, że ministerstwo spraw zagranicznych nie ma żadnej określonej polityki, mogącej dać wytyczne dla planów rozbudowy floty. Sama flota po klęsce składała się z 2 pancerników i kilku krążowników, pozbawionych wartości bojowej. Zapomniano o niej zupełnie w naczelnych sferach wojskowych. O ile nie było wypadków, aby zapomniano o armji, o tyle zapomnienie o flocie przeszło tam zresztą w stan chroniczny.

A czas leciał....

Raport sztabu generalnego żądał natychmiastowej rozbudowy floty i to nie pojedyńczemi okrętami (co było jedną z przyczyn klęski) — ale, dla zachowania jednolitości, całemi eskadrami. W rezultacie jednak góra urodziła mysz i skończyło się znów na t. zw. „małym programie". Wiadomo zaś, że wszystkie „małe programy morskie" są zwykle grobami floty, a co zatem często — i państwa.

Tu zaszedł wypadek wysoce komiczny. Morski sztab główny pokłócił się z morskim sztabem generalnym o.... program. Pierwszy projektował budowę w ciągu lat czterech: 4 pancerników, 8 krążowników, 12 torpedowców i 4 łodzi podwodnych — drugi 4 pancerników, 4 krążowniki i 10 torpedowców. W rezultacie zamówiono... tylko 2 pancerniki i kilka małych jednostek.

Później zaś sztab generalny przedłożył jeszcze cztery warjanty „wielkich programów", z których pierwszy przewidywał cztery pełnowartościowe eskadry (32 pancerniki), po jednej dla Bałtyku i Morza Czarnego i dwóch dla Dalekiego Wschodu — drugi trzy eskadry (2 Bałtyk i Czarne Morze), trzeci — po jednej eskadrze dla tych obu mórz — i czwarty — jedną eskadrę pełnowartościową tylko dla Bałtyku. Jak widzimy „embarras de richesse" — nieco oryginalny.

Pogodził wszystkich cesarz, który nakazał rozpatrzenie tylko ostatniego, najmniejszego warjantu. Ale rada obrony państwa poprzestała znów na „radzeniu". Lata 1906—1907 zostały zmarnowane, mimo to, że ministerstwo marynarki podało znów kilka warjantów i „małych programów". Wkońcu w programach tych — gdzie ścierały się zdania i wpływy różnych osobistości z rodziny cesarskiej, wojskowych, admirałów, ministrów itd. — zapanował zupełny chaos. W jednym i tym samym roku 1907 opracowane dwa programy — przedstawiały się jak następuje:

Projekt A. (dla Bałtyku tylko)

2 pancerniki	po	21.000 t.
2 lekkie krążowniki	po	4.000 t.
18 torpedowców	po	700 t.
72 torpedowców	po	100 t.
6 łodzi podwodnych	po	400 t.
30 łodzi podwodnych	po	80 t.
3 transportowce	po	2.500 t.

Projekt B. (dla Bałtyku)

4 pancerniki	po	21.000 t.
3 łodzie podwodne	po	80 t.
1 pływająca baza		

Nadto dla Morza Czarnego:

14 torpedowców	po	700 t.
3 łodzie podwodne	po	450 t.

Tym razem pogodziła wszystkich Duma państwowa.... odrzuciwszy kredyty tak na jeden, jak i na drugi program. Duma zażądała reorganizacji władz technicznych i administracyjnych marynarki wojennej. Twierdziła ona, że flota jest Rosji potrzebna, ale zbudować ją będzie można dopiero po gruntownej reformie ministerstwa marynarki i po uchwaleniu odpowiedniej ustawy co do finansowego planu rozbudowy floty. Tymczasowo Duma uchwaliła kredyty na dokończenie budujących się już jednostek oraz na kilka torpedowców i łodzi podwodnych. A czas leciał...

Rząd nie zgodził się z Dumą i wniósł do Rady Państwa projekt o budowie czterech pancerników. Po dłuższych debatach projekt ten przyjęto. Wreszcie po czterech latach, bezpowrotnie zmarnowanych na jałowe dyskusje, założono w r. 1909 pierwsze rosyjskie drednougty typu „Petropawłowsk". Niestety było już zapóźno.

Albowiem przerwa w rozbudowie, w chwili niebywałego osłabienia floty po przegranej wojnie, zwiększyła w zastraszający sposób różnice między siłami morskiemi Rosji i państw ościennych. A przecież w tym właśnie momencie Niemcy kończyli swój słynny program „dziewięćdziesiątego roku".

Przewrót w budownictwie okrętowem, unifikacja kalibrów i wprowadzenie „drednougtów", — były wspaniałym atutem dla rosyjskich władz morskich i ułatwiały znacznie odbudowę floty. Bowiem, jak to zaznaczyliśmy, wszystkie państwa musiały zaczynać niemal „od nowa". Ale i ten pomyślny moment i możność dorównania, a nawet zdystansowania floty niemieckiej został zmarnowany.

Antagonizm między władzami morskiemi a lądowemi doprowadzał do częstych nieporozumień. W. ks. Mikołaj Mikołajewicz należał do wybitnych przeciwników floty wojennej. Nie było dyrektyw w sprawach polityki zagranicznej i morskiej wogóle, wobec czego ministerstwo spraw zagranicznych uważało za wroga Rosji państwo niemieckie, podczas gdy sztab morski opracowywał owe plany w przewidywaniu wojny z Anglją, mając Niemców za sojuszników. Nic dziwnego, że potem wszystkie plany strategiczne były djabła warte.

Jednem słowem, epokę tę charakteryzuje głębokie niezrozumienie zadań floty wśród naczelnych władz wojskowych oraz chaos i bezplanowość wśród kompetentnych władz morskich.

* * *

Rok 1909 przynosi pewien zwrot na lepsze. Przedewszystkiem agitacja w społeczeństwie daje pewne rezultaty. „Liga odnowienia floty" poczyna pracować. Sekunduje jej „Związek morski" i szereg mniejszych organizacyj. Powstają nawet z dobrowolnych składek okręty. Powstaje „dziesięcioletni" nowy

program, którego całość miała kosztować 1125,4 miljonów rubli.

Przeciwko temu programowi wystąpił minister wojny Suchomlinow, powołując się na brak podstaw operacyjnych dla floty i trudności w ich stworzeniu. Protestowali szef lądowego sztabu generalnego, minister finansów, generałowie, rada obrony państwa itd. Obawiano się, że taki program zrujnuje państwo (w rzeczywistości ocaliłby je od zagłady), pokpiwano z ministerstwa marynarki, że wokoło widzi samych tylko wrogów, wobec czego najlepiej odrazu pójść na „cmentarz", powracano do starych bredni „floty obronnej", złożonej z torpedowców i łodzi podwodnych.

W rezultacie program zaczęto „skracać" i opracowywać historyczne już „warjanty". Kredyty zmniejszono do 776 miljonów, potem raz jeszcze do 731 miljonów, a więc przeszło o jedną trzecią. Duma, „zajęta innemi, ważniejszemi sprawami", nie znalazła czasu na rozpatrzenie sprawy floty. Czas leciał, a zadanie odkładano na „właściwszy moment".

Wreszcie w roku 1910 zapada zdawna oczekiwana uchwała Dumy. Brzmi ona hiobowo: nie damy na budowę floty ani grosza. Po trzechmiesięcznych pertraktacjach udało się jednak ministrowi wojny wytargować od Dumy kredyty na wykończenie budowy jednostek, ale jednocześnie zapadła uchwała o senatorskiej rewizji w ministerstwie. O nowym programie wogóle nie było mowy.

Tymczasem okręty „starzeją się". Wobec trudności kredytowych budowa nowych jednostek idzie naprzód bardzo powoli i, jak mówił minister marynarki, niekiedy okręty stają się „niemodne" jeszcze w czasie pobytu na stoczni. Szczególnie torpedowce i łodzie podwodne, których żywotność jest znacznie krótsza od jednostek linjowych. Minister nawołuje więc do natychmiastowego rozpoczęcia budowy 4 krążowników pancernych, 4 lekkich, 36 torpedowców i 12 łodzi podwodnych, gdyż uchwalenie całego programu zdawało się być w stadjum beznadziejnym. A czas leciał.

12 marca 1911 roku minister marynarki podał cesarzowi alarmujący raport, w którym było wykazane, że w r. 1915 flota rosyjska właściwie przestanie egzystować, zredukowana do 4 pancerników i jednego krążownika, a pozbawiona zupełnie okrętów lekkich i podwodnych. Do raportu dodany był szkic „alarmowego" programu rozbudowy.

Mikołaj II przetrzymał raport u siebie półtora miesiąca, poczem oddał go z adnotacją: „zgadzam się". Stawało się bowiem oczywistem, że Rosja, ustępując dobrowolnie ze swoich mórz, traciła swe znaczenie międzynarodowe, polityka jej natrafiała na coraz większe trudności, a pomoc Francji czy Anglji była raczej problematyczna. Po pierwsze Nemcy — wówczas już domniemany wróg — mocno trzymały w swem ręku dostęp do Bałtyku, po drugie stan rosyjskiej floty był taki, że — skoncentrowawszy wszystkie swoje siły na morzu Północnem, mogli Niemcy blokować Rosję swemi najstarszemi, muzealnemi niemal jednostkami. Praktyka wykazała, że było jeszcze gorzej, niż rosyjski sztab morski przewidywał.

Wyjście było tylko jedno: wzmóc natychmiast do możliwych

granic rozbudowę floty, nie cofając się przed żadnemi poświęceniami, stworzyć ufortyfikowane bazy w Moon-Sundzie i zabezpieczyć jej dalszy planowy rozwój. Czterolecie 1911—1915 miało być w tym względzie decydującem, a myśl odebrania Niemcom hegomonji na Bałtyku — myślą przewodnią.

Rosyjski sztab morski okazał się też bardzo przewidującym w sytuacji politycznej. W raporcie powiedziane było jasno, że w roku 1915 gotów jest wybuchnąć poważny konflikt międzynarodowy. A więc tylko o rok omylono się co do wybuchu wojny światwej.

Projekt „wzmożonej rozbudowy" przewidywał budowę 16 pancerników, 8 krążowników pancernych, 16 lekkich, 72 torpedowców, 24 łodzi podwodnych oraz sformowanie pełnej eskadry rezerwowej ze starszych okrętów. Oczywiście, że stocznie rosyjskie, słabo wyposażone w środki techniczne, nie były w stanie podołać temu zadaniu. Należało więc część zamówień oddać stoczniom zagranicznym.

Projekt ten dostał się na posiedzenie Dumy dopiero 5 marca 1912 roku i wreszcie 9 czerwca, po dłuższej debacie, parlament większością 197 głosów przeciwko 89 zatwierdził „wzmożony program rozbudowy floty". Niestety — znów wszystko zapóźno.

Reasumując — widzimy więc, że zmarnowano dwa razy po trzy lata na jałowe dyskusje, kontrowersje, „uzgadnianie" projektów i ich zatwierdzanie. I to, — mimo coraz groźniejszej sytuacji politycznej. Na uwagę zasługuje tu pełna energji i poświęcenia praca organów morskich, które — nie zrażając się wrogim do nich stosunkiem władz lądowych, świadomie dążyły do celu: stworzenia takiej siły zbrojnej na morzu, jaka była potrzebna polityce i bezpieczeństwu.

* * *

Gdy wybuchła wojna światowa, nowe jednostki rosyjske były dopiero w budowie, a stan floty pod względem okrętów bojowych przedstawiał się opłakanie. Pancerników było cztery — należących aż do trzech różnych typów. Z tego dwa — przestarzałe, a dwa — nieudane, jako typ. Z krążowników jeden „Rurik" posiadał wartość bojową. Pozostałe osiem (aż czterech typów) były bez znaczenia. Torpedowiec nowoczesny istniał tylko jeden — „Nowik". Inne torpedowce i łodzie podwodne mogły służyć co najwyżej jako jednostki szkolne lub patrolowe wzdłuż wybrzeza. Personel pozostawiał też dużo do życzenia. Podstawy ufortyfikowane dla floty na t. zw. centralnej pozycji w zatoce Fińskiej były dopiero w stadjum przedwstępnych prac. To też przewidywania marynarzy rosyjskich sprawdziły się w zupełności. Do trzymania w szachu floty cara wystarczyło kilka starych okrętów niemieckich — niekiedy tekstualnie dwa krążowniki i trzy torpedowce.

Słynny raport rosyjskiego admirała Essena z r. 1912, który omawiał jasno trudności i szykany ze strony władz lądowych, stał się w początkach wojny znów aktualnym. Essen — człowiek dzielny i energiczny, mogący tchnąć ducha w podwładnych i, kto wie, może i dokonać czegoś swemi staremi okrętami (jak Tegetthoff pod Lissą), został odrazu w początkach wojny zupełnie skrępowany. Poprostu admirała wraz z flotą oddano pod rozkazy dowódcy szóstej armji. Ten

zaś użycie floty zrozumiał jako przedłużenie w formie „okopów wodnych“ swego prawego skrzydła i tyłów.

Kiedy w r. 1916 błąd ten częściowo naprawiono, podporządkowując flotę naczelnemu dowództwu, a nowe jednostki poczęły wchodzić w skład sił bojowych — Rosja chyliła się ku upadkowi. W rok później bandera św. Andrzeja przestała powiewać na Bałtyku, zastąpiona krwawą płachtą czerwonego sztandaru.

A teraz — coby było, gdyby pracując wytrwale i logicznie nad odbudową floty po wojnie japońskiej, Rosja w sierpniu 1914 roku stałaby w posiadaniu silnej floty wojennej, złożonej co najmniej z czterech drednoutów typu „Petropawłowsk“, tyluż krążowników linjowych typu „Borodino“, wraz z sześcioma krążownikami lekkiemi typu „Świetłana“ i „Newelski“ (dwa z nich — budowane w Niemczech, a niegotowe, zasiliły w porę flotę niemiecką) oraz odpowiednią ilością torpedowców i łodzi podwodnych. Taka siła w rękach energicznego Essena, wspomaganego przez ludzi tej miary, co Kołczak, Niepenin i inni — w myśl historyka niemieckiego, „nietylko dałaby w ręce Rosji panowaine nad wschodinm Bałtykiem, ale mogłaby się przyczynić do utraty Piławy i Gdańska, a w każdym razie zaważyłaby poważnie na losach wojny. Może wówczas — proponowane przez lorda Fischera przedarcie się na Bałtyk floty angielskiej (której z drugiej strony podaliby rękę Rosjanie) — stałoby się możliwem i Rosja z zablokowanej stałaby się blokującą. Niemcy — odcięte od Szwecji (ruda żelazna itd.) — zmuszone byłyby znacznie wcześniej skapitulować i wogóle wypadki wojenne potoczyłyby się zupełnie innym trybem.

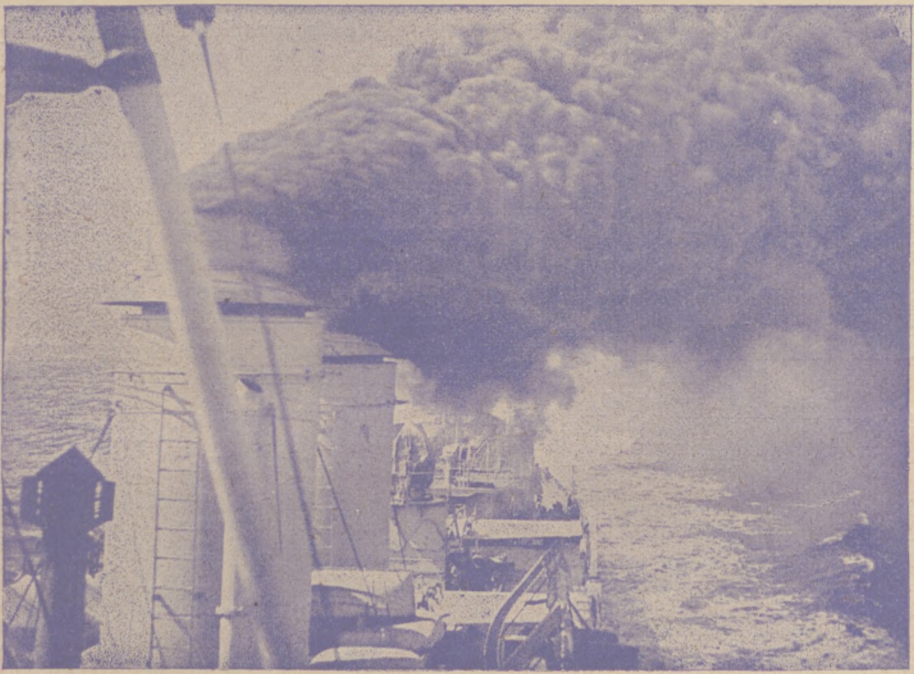
Tymczasem w ciągu lat trzydziestu przed wojną światową widzimy w Rosji tylko chaos, paradoksy, brodzenie poomacku, miotanie się władz morskich wewnątrz stawianych przez biurokrację wojskową przeszkód, brak jakichkolwiek wytycznych w polityce morskiej, co chwila zachodzące zmiany w „kardynalnych punktach widzenia“ i sposobach zużytkowania floty, protekcjonizm, bezhołowie, absolutny brak zrozumienia spraw morskich przez czynniki lądowe (z członkami rodziny cesarskiej na czele), marnowanie pieniędzy na budowę flot, w których każdy okręt należał bodajże do innego programu i innego typu, albo — rozpoczęty na stoczni — był już zgóry przestarzały.

„Ministerstwo wojny“ — pisze rosyjski historyk Pietrow — „miało główny wpływ na przebieg prac przygotowawczych w dziedzinie obrony państwa. Nie doceniało ono zawsze znaczenia floty, gardziło nią, mimo to, że plany rozwoju floty dotyczyły szerokich zagadnień państwowych. Nie robiło nic z tego, że w roku 1914 flota nie była gotowa“.

Dwa razy wysiłki ministerstwa marynarki zdawały się sięgać celu. I wówczas Rosja stałaby się pierwszorzędną potęgą na świecie. Ale za pierwszym razem niewykończoną flotę wciągnięto w egzotyczną awanturę japońską — za drugim zaś tempo polityki wyprzedziło znacznie przewidywania rosyjskich mężów stanu, dając rację marynarzom. Ale ta właśnie „racja“ oznaczała jednocześnie koniec Rosji carskiej.

Oto w krótkim zarysie bilans tego, do czego może doprowadzić zaniedbanie spraw morskich przez czynniki, nie umiejące ocenić znaczenia dostępu do morza.

Na szczęście wielu analogij między marynarką wojenną rosyjską a polską doszukać się nie możemy. Tem niemniej analogje takie istnieją. Sytuacja polityczna i strategiczna na Bałtyku jest dziś dla nas w pewnej mierze podobna do sytuacji Rosji z okresu przedwojennego. I my posiadamy wspaniały atut, pozwalający nam jeśli nie na zdystansowanie, to przynajmniej na zneutralizowanie konstrukcyj morskich zachodniego sąsiada. Bowiem, póki co jeszcze, traktat wersalski ogranicza flotę niemiecką do 6 pancerników, 6 krążowników i 24 torpedowców, zakazując jednocześnie posiadania łodzi podwodnych i lotnictwa morskiego. Niemcy rozbudowują wprawdzie znów swą flotę intensywnie i programowo (zupełnie jak w latach dziewięćdziesiątych), ale poza tę granicę narazie wyjść nie będą mogli, bez wywołania wszechświatowego skandalu. A więc nasze hasło brzmi: teraz albo nigdy.



wł. por. mar. Janczewski (przez J. Ginsberta)

O. R. P. „Wicher", robi zasłonę dymową.

Opracowany w roku 1924 przez władze naszej marynarki wojennej program morski obejmował budowę w ciągu lat dwunastu: 3 krążowników, 18 kontrtorpedowców, 12 łodzi podwodnych i 36 jednostek pomocniczych. Koszty miały wynosić 600 miljonów złotych w zło-



Z „bocianiego gniazda".
O. R. P. „Burza" daje szybkość maksymalną.

cie, czyli 50 miljonów rocznie. Suma nie zawygórowana, jak dla państwa, mającego 31 miljonów ludności i trzymiljardowy budżet. Tembardziej — jeśli chodzi o „wolność morską", bez której Polska istnieć nie jest w stanie.

Niestety program ten nie ujrzał nigdy światła dziennego (z wyjątkiem na łamach prasy zagranicznej). Zastąpiono go także „małym programem" i w roku 1927 dopiero przystąpiono do budowy transzy, złożonej z dwóch kontrtorpedowców i trzech łodzi podwodnych. Dziś okręty te są gotowe, a nic nie słychać o dalszych zamówieniach czy konstrukcjach. Zmarnowano więc już pełne cztery lata i choćbyśmy dziś zamówili nowe jednostki, jednolitość floty będzie zachwiana, a stąd zmniejszy się jej wartość bojowa.



własn. J. Grinsbert.

Podniesienie bandery na łodzi podwodnej „Wilk" w Cherbourg'u przed jej wyruszeniem do Polski. Obok „Wilka" widzimy łódź francuską „Meduse", dalej po stronie prawej „Surcont", największą łódź świata.



własn. J. Grinsbert.

1) Gen. dyw. G. Orlicz-Dreszer i radca Michał Mościcki na pokładzie „Wichra". 2) Książę Takamassu na pokładzie „Krakowiaka". 3) i 4) Ćwiczenia szalupowe na O. R. P. „Wilja". 5) O. P. R. „Wicher. widziany od dziobu. 6) Salut armatni z O. P. R. „Bałtyk".



własn. J. Grinsbert.

Prefekt morski Cherbourg'a admirał Le D'O odwiedza „Wilję".

Ale powtarzamy: traktat wersalski, póki co jeszcze, z jednej, z drugiej zaś — ponowny przewrót w budownictwie okrętowem (budowa pancerników typu „Deutschland"), otwierają przed nami nowe szanse zabezpieczenia polskiego „Dominium Maris". Że od stworzenia polskiej siły zbrojnej na morzu zależy przyszłość Polski, nie potrzeba chyba tłumaczyć. A oba przykłady: niemiecki i rosyjski, są dostatecznie wymowne, aby każdy dobry Polak mógł sobie wyrobić opinję o konieczności jaknajrychlejszego odrodzenia „Armady Wodnej Rzeczypospolitej!"

* * *

Co się tyczy roli społeczeństwa, to polegać ona winna nie tyle na dobrowolnych składkach, ile na zrozumieniu doniosłości zagadnienia, a stąd zgłoszenia gotowości do ofiar i wywarcia odpowiedniej presji na ciała ustawodawcze w kierunku jak najrychlejszego uchwalenia morskiego programu. Z chwilą — gdy ciężar rozbudowy floty zostanie rozłożony równomiernie na wszystkich obywateli — przestanie on być dotkliwy, a fundusze znajdą się z pewnością. Bo nie bogactwo kraju stanowi o sile zbrojnej na morzu, lecz wręcz przeciwnie — wartość i siła floty wojennej stanowią o bogactwie.

Niema Polski bez morza — niema morza bez Floty Wojennej

Dwukrotnie z własnej winy utraciliśmy dostęp do Morza, a co zatem — wolność, dobrobyt, znaczenie mocarstwowe i niepodległość. Strzeżmy się! Nie powtarzajmy błędów naszych dziadów. Jeśli nie przystąpimy natychmiast do budowy Floty Wojennej możemy dostęp do morza utracić po raz trzeci. Wówczas zginiemy.

Każdy naród winien posiadać taką marynarkę, jakiej wymaga jego polityka — powiedział w parlamencie francuskim minister Leygues. Długość wybrzeża, czy posiadanie kolonji nie

mają tu nic do rzeczy. Przeciwnie, kraj, posiadający flotę wojenną, może zorganizować swój handel morski, swoją emigrację i starać się o mandaty kolonjalne. A prowadzenie polityki bez środków militarnych jest tem samem, co gaszenie pożaru bez wody.

Najwaleczniejsza armja nie obroni Gdyni, naszego jedynego okna na świat, przed atakiem od strony morza. Miljony — włożone w budowę portu, pójdą z dymem pożarów, wszczętych przez działa jednego choćby krążownika. Musimy fortyfikować Gdynię! Musimy budować Flotę Wojenną! Inaczej zostaniemy odcięci od świata, a utraciwszy wolność morską, „od której państwo ku górze się wznosi" (Anna Jagiellonka), będziemy zmuszeni wegetować w oczekiwaniu klęski.

Nasza flota wojenna nie potrzebuje być silniejszą od floty wrogo do nas usposobionego sąsiada. Wystarczy aby była na tyle silna, iż atak na nasze wybrzeże przedstawiałby poważne ryzyko.







1) Fragment portu w Gdyni
2) Zarząd Oddziału Propagandy Floty Wojennej przy Lidze Morskiej i Kolonjalnej: od strony prawej: mg. B. Krzywiec, kdr. ppor. inż. Kosianowski, inż. J. Ginsbert (prezes), kdr. dypl. St. Frankowski (vice prezes), kpt. mar. Lewicki, H. Anderszewski.
3) Łódź podwodna „Żbik".

Floty nie improwizuje się, nie kupuje się w czasie wojny. Marynarka — to czas, cierpliwość i ciągłość — powiedział Thiers. Dopóki Niemcy respektują jeszcze klauzule Traktatu Wersalskiego, zabraniające im posiadania wodnopłatowców i łodzi podwodnych, a ograniczające ich flotę do 144.000 tonn — mamy jeszcze szanse osiągnięcia pewnej proporcji. „Potem będzie już zapóźno"! Nie pomogą nam i sprzymierzeńcy, bowiem droga na Bałtyk będzie przez wroga zamknięta.

Na zegarze dziejowym dochodzi dwunasta. Albo Polska zdobędzie się dziś na stworzenie odpowiedniej do potrzeb kraju floty wojennej, albo zrezygnować będziemy musieli z Pomorza i wolności morskiej. Hiszpanja, Holandja i Portugalja stały na gruncie, że wpierw flota handlowa, rozwój handlu zamorskiego, a potem dopiero flota wojenna. Państwa te bądź upadły bądź zatraciły swoje mocarstwowe stanowisko. Anglja i Niemcy, stojące na gruncie przeciwnym, stały się potęgami światowemi.

Zagadnienie stworzenia floty nie jest dla nas bynajmniej zagadnieniem wyłącznie militarnem, lecz zagadnieniem narodowem pierwszorzędnej wagi. Jest więc obowiązkiem każdego obywatela uznać konieczność marynarki wojennej ,rozważyć przypadające stąd korzyści polityczne, ekonomiczne, i militarne — i przyczynić się do stworzenia polskiej siły zbrojnej na morzu.

Aby stworzyć flotę — trzeba programu morskiego i ustawy sejmowej o rozbudowie floty wojennej. Ustawy i programu — obliczonych conajmniej na lat dziesięć. Albowiem tylko planowa i programowa budowa zapewni nam „Dominium Maris". W przeciwnym wypadku dawane dorywczo pieniądze rzucone będą w błoto, a budowane jednostki zestarzeją się przed wejściem w użycie.

Część obywateli zrozumiała już potrzebę floty i pośpieszyła z datkami Ale floty nie buduje się ze składek narodu. Tak samo — jak nie tworzy się ze składek armji lądowej. Kredyty na budowę floty muszą być przyznane w drodze ustawy, przynajmniej na 10 lat.



Ćwiczenia podchorążych marynarki na O. R. P. „Wilja".

Ofiarność części społeczeństwa jest godna uznania. Powstaje stąd jednak krzycząca niesprawiedliwość. Dają wciąż jedni i ci sami, pełni zrozumienia i patrjotycznie usposobieni obywatele. Inni (częstokroć bogatsi) nie dają nic. To też całe społeczeństwo winno tu przyjść z pomocą Państwu. Dlatego zamiast dobrowolnych ofiar — co nie licuje z godnością państwa i narodu — winna być pobrana równomierna danina na flotę wojenną.

Pamiętajmy, że tylko flota wojenna zapewnić nam może wolność morska, dobrobyt, znaczenie mocarstwowe, korzystne przymierza, swobodę handlu zamorskiego, kontakt z wychodźctwem i bezpieczeństwo na wypadek wojny. Każdy okręt wojenny

da pracę kilkuset bezrobotnym, gdy zaś zaczniemy budować okręty w kraju — setki tysięcy ludzi znajdą zajęcie, a kilkadziesiąt gałęzi przemysłu — zatrudnienie.

Sejm obecny ma przed sobą historyczne i odpowiedzialne zadanie: stworzenie polskiej Floty Wojennej — godnej spadkobierczyni zygmuntowskiej „Armaty Wodnej". Niechże wykona je jak najrychlej opierając się na grozy pełnym przykładzie Sejmu Czteroletniego. Gdy ten uchwalił stutysięczną armję — było już zapóźno. A przecież armję można częściowo improwizować. Floty nigdy!

To też dziś oczy wszystkich dobrych i rozumnie myślących obywateli z troską zwrócone są ku morzu — tej odwiecznej kolebce wolności narodów. Bo jeśli niema Polski bez morza, to niema także morza bez Floty Wojennej.

Historja kompasu

Bez sondy — bez nóg, bez logu — bez rąk, a bez kompasu — bez głowy, głosi stare przysłowie morskie: za pomocą sondy mierzymy głębokości, logu — szybkość okrętu i przepłynięte odległości. Lecz, ostatecznie, bez tych przyrządów można się obyć, na wypadek ich zagubenia lub uszkodzenia podczas podróży. Sondę można spreparować z rzutki lub innej cienkiej linki i odpowiedniego ciężaru. Szybkość można obliczyć, znając ilość obrotów śruby lub też rzucając z dziobu okrętu kawałek drzewa, próżną zakorkowaną butelkę lub jakikolwiek inny przedmiot pływający i mierząc według zegarka czas w którym okręt przepływa odległość, równą swej długości.

Kompas jest głównym przyrządem okrętowym; według kompasu bowiem okręt steruje. Inaczej mówiąc, kompas jest głównym drogowskazem okrętu podczas podróży zdala od lądów lub w pobliżu lądów w czasie mgły lub złej przejrzystości

Zasadniczo kompas magnetyczny stanowi róża wiatrów z przymocowanym do niej jednym lub kilkoma magnesami. Trudno byłoby ustalić i opisać ewolucję kompasu od zarania wieków do chwili obecnej. Również trudno byłoby ustalić, odkąd człowiek umie się posługiwać igłą magnetyczną, jako wskaźnikiem kierunku. To jest jednak pewne, że żeglarze posługiwali się znaną różą wiatrów na długo przed przymocowaniem do niej igły magnetycznej oraz — igłą magnetyczną znacznie wcześniej, zanim przymocowano ją do róży wiatrów.

Pierwsza wzmianka historyczna o kompasie pochodzi z r. 2.634 przed rozpoczęciem naszej ery i zawdzięczamy ją źródłom chińskim. Mianowicie, 4.567 lat temu, cesarz chiński Hoang-Ti użył kompasu na lądzie. Podczas ataku na wojska niejakiego Czi-Jeu, wojska cesarza Hoang-Ti zostały objęte gęstą mgłą, wskutek czego straciły orjentację. Historyk chiński wspomina, że cesarz skonstruował przyrząd, za pomocą którego mógł określić kierunek południowy. Dzięki temu przyrządowi cesarz Hoang-Ti określił kierunek ucieczki Czi-Jeu, dopędził go i wziął do niewoli. Należy jeszcze wyjaśnić, dlaczego źródła chińskie mówią o kierunku

południowym. Otóż w czasach zamierzchłych punktem zasadniczym kompasu było południe, nie zaś, jak dziś, północ — Chińczycy do dnia dzisiejszego oznaczają południe, jako punkt główny róży kompasowej.

„Znakomity pisarz polski Bolesław Prus, opisując w dziele swem „Faraon" scenę wyruszenia na morze okrętu, wspomina, że dowódca wydobył minjaturowy posążek bóstwa z ręką wyciągniętą naprzód. Ująwszy w rękę nić, na której był zawieszony posążek, odmówił zaklęcie i posążek wskazał ręką kierunek, według którego okręt miał sterować. Jasnem jest, że ręka bóstwa była magnesem, bóstwo zaś jakimś pierwotnym kompasem, którego wygląd był dostosowany nie tyle do wymagań żeglugi, ile do poziomu wierzeń ówczesnych. Wiedza bowiem była wówczas całkowicie skoncentrowana w sferach kapłanów pogańskich, którzy, niewątpliwie, za takie bóstwo kierunkowe pobierali od żeglarzy odpowiednio wysoki haracz.

Około roku 1391 Chaucer, w opisie astrolabji, wspomina o podzieleniu widnokręgu na 24 części nadmieniając, że marynarze mają swoją oddzielną skalę, podzieloną na 32 części. Wzmianka powyższa wykazuje, że róża wiatrów była znana marynarzom parę wieków wcześniej od przymocowania do niej na stałe igły magnetycznej, co nastąpiło dopiero w r. 1394.

O ile właściwości igły magnetycznej praktycznie były znane już bardzo dawno, o tyle przyczyna tych zjawisk przez długie wieki była okryta nimbem tajemnicy i uczeni ówcześni wysuwali na ten temat najbardziej fantastyczne domysły.

Między innemi wysuwano hipotezę, że igła magnetyczna wskazuje na północ, wskutek przyciągania jej przez olbrzymie góry magnetyczne, znajdujące się w pobliżu bieguna północnego. Siła magnetyczna tych gór miała być tak wielką, że gdyby jakiś okręt znalazł się w ich sąsiedztwie, umieszczone na okręcie igły magnetyczne zostałyby przez góry porwane, okręt zaś rozpadłby się na kawałki.

Dzięki nieznajomości praw Przyrody, dających igle magnetycznej cudowną właściwość wskazywania kierunku północ--południe, wiara we wskazywania igły, a właściwie w niezmienność tych wskazań, była tak wielka, że nawet poczynione w różnych punktach globu ziemskiego obserwacje zachwiać jej nie zdołały.

Odkrywca Ameryki Krzysztof Kolumb, podczas swej podróży przez Atlantyk (w r. 1492) stwierdził ze zdumieniem, że wskazania igły magnetycznej w stosunku do gwiazdy Polarnej uległy zmianie. Mianowicie, w miarę posuwania się okrętu na zachód, igła magnetyczna przesuwała się stopniowo ku gwieździe Polarnej, aż wreszcie wskazywała kierunek, przypadający po drugiej stronie tej gwiazdy.

Zjawisko to, polegające jak nam wiadomo na różnicy deklinacji magnetycznej, doprowadziło wielkiego odkrywcę do wręcz rewelacyjnych wniosków. Opierając się na obserwacjach swoich oraz dowódców okrętów jego flotylli, Kolumb wysunął hipotezę, że gwiazda Polarna zmienia swe położenie na niebie... A więc wiara w nieomylność igły magnetycznej była tak wielka, że Kolumb wolał raczej szukać przyczyny odmiennych wskazań

kompasu na niebie, jak w samym kompasie, zmuszając gwiazdę Polarną do pogwałcenia odwiecznych praw Przyrody i wyruszenia na spacer po niebie!

Pierwsze właściwe wyjaśnienie zjawisk magnetyzmu zawdzięczamy Anglikowi Williamsowi Gilbert, który w r. 1600 napisał obszerne dzieło o magnetyzmie p. t. „De Magnete". W dziele tem Gilbert wyjaśnil, że Ziemia sama przez się jest magnesem, przyciąga inne magnesy, zwłaszcza, jeśli mają one kształt długich. cienkich igieł i ustawia igłę kompasową w kierunku północ południe

Prace Gilberta uzupełnili w czasie późniejszym Isaak Newton i Faraday. Wreszcie, u schyłku wieku XIV i na początku XX kolosalne postępy nauki nietylko przyczyniły się do wyjaśnienia zjawisk magnetycznych, lecz również umożliwiły skonstruowanie kompasu bąkowego.

Konstrukcja kompasu bąkowego (żyroskopowego) opiera się na następującej zasadzie. Ziemia jest właściwie olbrzymim żyroskopem... Jeśli więc na powierzchni ziemi ustawimy inny żyroskop, nadając mu odpowiednią ilość obrotów (20 tys. na minutę), oś jego ustawi się równolegle do osi ziemi. W r. 1908 udało się doktorowi Anschützowi, opierającemu się na pracach fizyka francuskiego L. Foucault (1852), skonstruować pierwszy nadający się do użytku kompas bąkowy.

Wynalazek ten posiada olbrzymie znaczenie dla żeglugi współczesnej. Zwłaszcza zaś dla marynarki wojennej. Igła magnetyczna pod wpływem żelaza okrętowego ulega odchyleniom. Odchylenie owo (dewiacja) wymaga skompensowania oraz — ustalenia pozostałych po kompensacji resztek dewiacji i uszeregowania ich w specjalną tabelę, według której należy wprowadzać do wskazań igły kompasowej odpowiednie poprawki.

Dewiacja zmienia się wraz ze zmianą szerokości, wskutek dłuższego pozostawienia okrętu na jednym kursie, łącznie z właściwościami posiadanego przez okręt ładunku i t. p.

Na okrętach wojennych dewiacja zmienia się wskutek wystrzelenia torpedy lub oddania salwy. — Pozatem na łodziach podwodnych i pancernikach gdzie kompas znajduje się w pomieszczeniu zamkniętem, otoczony ze wszystkich stron żelazem. wskazania igły magnetycznej są siłą rzeczy niezbyt pewne.

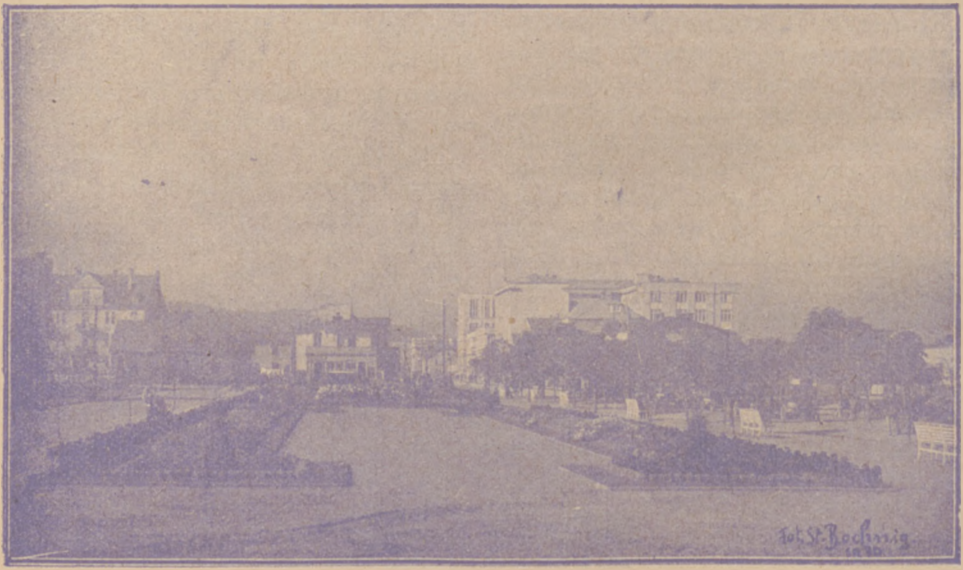
Natomiast kompas bąkowy nie ulega wpływom żelaza okrętowego, jak również nie posiada deklinacji. Jedyna poprawka wskazań kompasu bąkowego zależna jest od kursu i szybkości okrętu

W. S.





Gdynia w 1923 roku



Gdynia — miasto, Skwer Kościuszki

Brama Polski na Morze

Traktat Wersalski, zwracając odrodzonemu Państwu Polskiemu część zrabowanych niegdyś przez Prusy dzielnic zachodnich Rzeczypospolitej, zawarował Polsce „wolny dostęp do morza". Niestety, kwestję te, tak ważną dla życia i normalnego rozwoju organizmu państwowego, załatwiono połowicznie. Oddano nam wprawdzie skrawek wybrzeża morskiego, lecz polski niegdyś port Gdańsk, a wraz z nim ujście Wisły, wskutek machinacyj pewnych czynników międzynarodowych, przyznano Polsce tylko problematycznie.

Z Gdańska uczyniono wolne miasto, w którem Polsce przyznano prawa bardzo rozległe, zwłaszcza, jeśli chodzi o sam port, z którego Polska korzystać miała bez żadnych ograniczeń.

Jak wyglądał ten polski „wolny dostęp do morza", przekonaliśmy się już w zaraniu naszego życia państwowego i to w chwilach groźnych nie tylko dla nas, lecz również dla całego świata kulturalnego.

Stosunek Gdańska do przyjętych na siebie względem Polski zobowiązań dokładnie zobrazował dr. Tadeusz Bierowski w pracy swej „Gdańsk, a kampanja polsko-bolszewicka w r. 1920".

Według art. 15 umowy, zawartej 22-go kwietnia między pełnomocnikiem rządu polskiego p. Kazimierzem Olszowskim a p. Towerem — „Gdańsk zapewnił Polsce udzielenie wszelkich ułatwień dla ekspedycji wszelkiego rodzaju transportów, wyładowywanych w porcie gdańskim, a przeznaczonych dla Polski, nie wyłączając transportów materjałów wojennych". Te ostatnie mogły być eskortowane przez polskie transporty wojskowe, po uprzedniem zezwoleniu administracyjnych władz gdańskich.

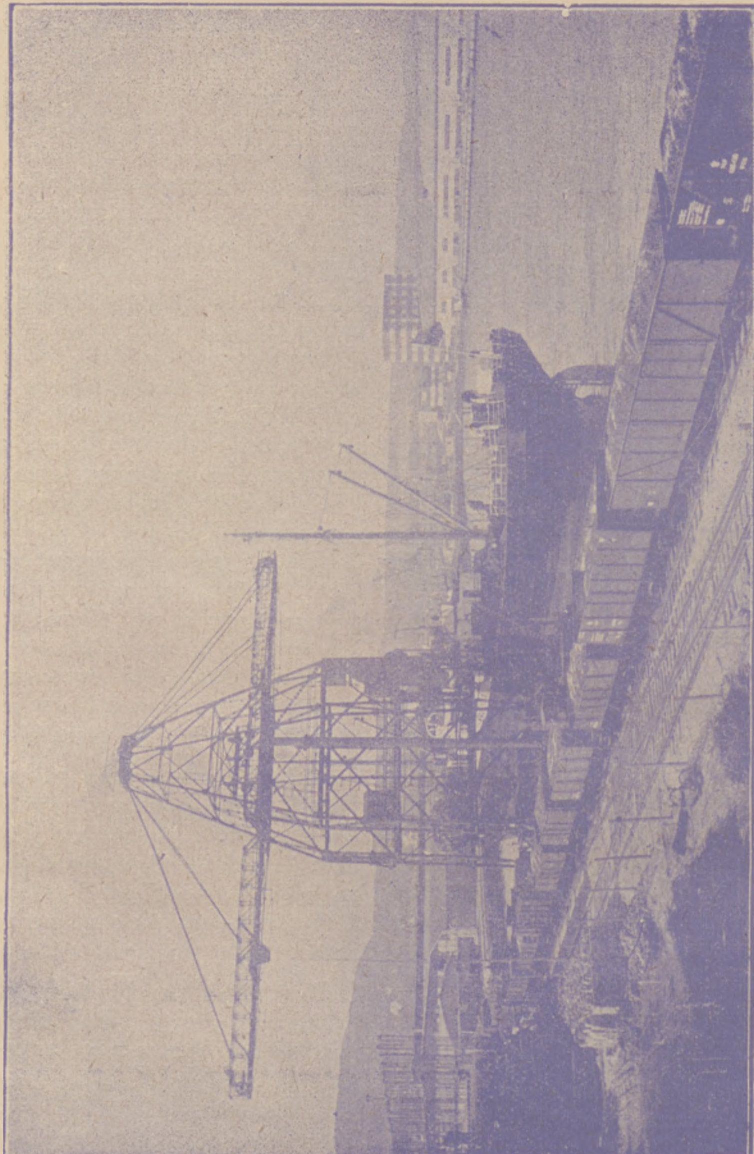
Dla utrzymania porządku stacjonowały w Gdańsku dwa bataljony wojsk aljanckich — jeden angielski, drugi francuski, które pozostawały pod dowództwem jen. Hakinga. Komisarzem jeneralnym R. P. był p. Maciej Biesiadecki, na czele zaś polskiego przedstawicielstwa wojskowego stał jen. Borowski. Wreszcie nadburmistrzem m. Gdańska był p. H. Sahm.

Nastroje w Gdańsku były dla Polski bardzo nieżyczliwe, a naogół burzliwe. — Nurtowały tu mocno prądy komunistyczne i wciąż napływały liczne ultra-nacjonalistycznie nastrojone rzesze b. urzędników pruskich z zajmowanego przez wojska polskie Pomorza. Oprócz tego rezydowały tu gromady agitatorów niemieckich, działających wówczas na terenach plebiscytowych w Warmji i Prusach Wschodnich. Słowem atmosfera była przeładowana materjałem wybuchowym, który zapalił się, skoro tylko w wojnie z Sowietami zaczęło się Polsce niepowodzić.

Dnia 3 czerwca tłum pod wpływem agitacji komunistycznej i nacjonalistycznej napadł na stojący na dworcu transport 65 jeńców bolszewickich, ranił kaprala Szewczyka i odbił eskorcie jeńców. Żołnierze polscy nie dali się rozbroić, ale jednocześnie nie użyli wcale broni.

Rozzuchwalony brakiem energicznych kroków ze strony policji gdańskiej tłum, stale od tego czasu manifestował podczas przejazdu jedyną linją kolejową transportów rekrutów polskich z Pomorza, a p. v. Kamecke w im. rady stanu w dniu 2 lipca prosił wysokiego komisarza, aby zakazał przewozu tych transportów przez Gdańsk!

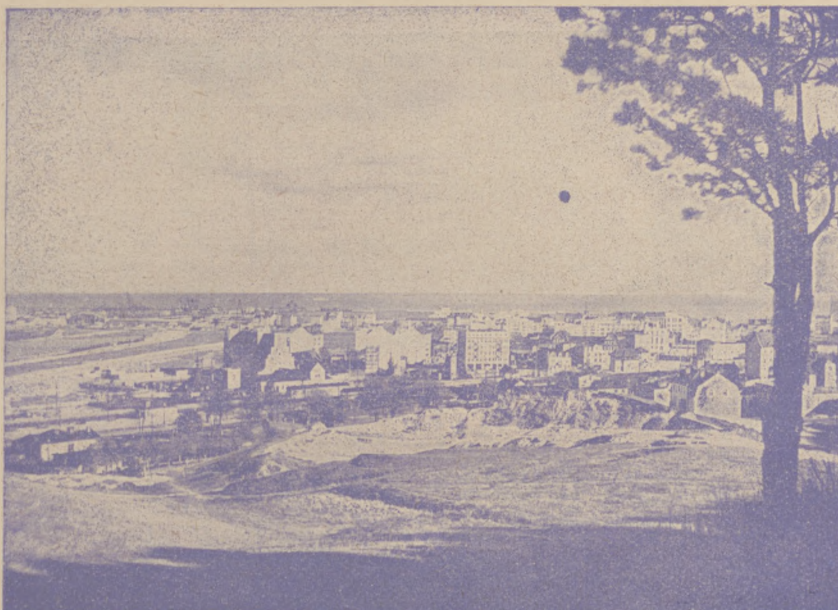
W miarę dalszych niepowodzeń polskich na wschodnim froncie, Gdańsk podnosił swą zuchwałą głowę coraz wyżej.



Gdynia — dźwig pływający do przeładunku węgla.

Niemiecka flota wojenna składa się ze 115 jednostek 207.000 t. Zadanie floty niemieckiej polega na zaatakowaniu wybrzeża polskiego. A czy nasza flota jest odpowiednio silna, by Niemcom stawić opór? Nie można armat zdobywać kijem. Budujmy więc flotę, która mogłaby zabezpieczyć Polskę przed napadem wroga.

Dnia 5 lipca wystosowali p. v. Kamecke i p. Salm do p. Towera pismo, w którem wyrażali swą opinję, że eskortowanie przez żołnierzy polskich pociągów z żywnością dla armji „nie jest oparte na konieczności, gdyż na krótkiej przestrzeni wolnego miasta bezpieczeństwo jest zapewnione". Wkrótce zaś potem „władze kolejowe gdańskie, powołując się na rozkaz rady stanu, uprzedziły kierownika portu, iż ładunek statku „Mailand", zawierający 25 wagonów, nie zostanie wyładowany, o ile polskie przedstawicielstwo wojskowe nie przedstawi piśmiennego poświadczenia na każdym liście frachtowym, iż ładunek nie zawiera broni lub amunicji. Władze kolejowe zastrzegły sobie również, iż nawet przy przedstawieniu poświadczenia dokonają próbnych rewizyj w poszczególnych wagonach"...



Gdynia — widok z Kamiennej Góry.

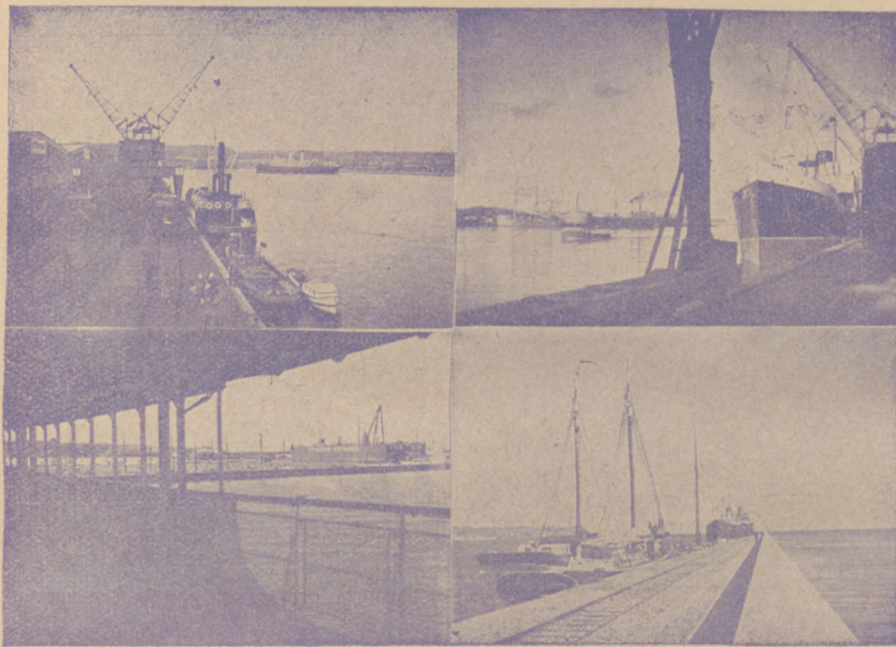
Jednocześnie wśród robotników portowych szerzyła się coraz gwałtowniej agitacja bolszewicka — i gdy 21 lipca zawinął pierwszy statek, wiozący amunicję dla Polski, „Tryton" — robotnicy oświadczyli kategorycznie, że wyładunku nie dokonają — a jeśli zostaną sprowadzeni robotnicy z Polski, wybuchnie strajk ogólny w całym porcie.

Gdy udano się do p. Towera po pomoc, ten oświadczył, iż jedynem wyjściem jest wyładowanie statku poza Gdańskiem, nie dawał jednak gwarancji, że berlinki i barki z wyładowaną amunicją, przejdą swobodnie Wisłą przez terytorjum gdańskie do Tczewa!

I nie pomogły żadne przedstawienia, aż na wyraźny rozkaz jen. Hakinga, który zasięgnął co do tego opinji misji wojsk aljanckich w Warszawie, wyładowanie odbyło się przy pomocy żołnierzy angielskich i cały transport szczęśliwie i spokojnie na 26 berlinkach Wisłą dotarł do Tczewa.

Robotnicy nie przeszkadzali wyładunkowi i ekspedycji, widocznie nie chcąc zadzierać z Anglją, ale jednocześnie w dniu 29 lipca, podjudzone przez nacjonalistycznych agitatorów, tłumy w nocy napadły na delegację ministerjum aprowizacji, na polskie dowództwo dworca kolejowego, na polską gospodę żołnierską i na hotele, w których mieszkali oficerowie polscy. — Ciężko zostali wówczas zranieni żołnierze i 17 sierpnia, gdy zawiadomiono go o przybyciu innych statków.

Takie zachowanie się czynnika, który winien był stać na straży możności wykorzystania przez Polskę jedynego dostępu do morza, ośmieliło Gdańszczan jeszcze bardziej. To też dnia 9 sierpnia wszystkie związki zawodowe uchwaliły nie wykonywać żadnej pracy na jakiemkolwiek stanowisku służbowem, a więc nietylko w



Gdynia — fragmenty portu

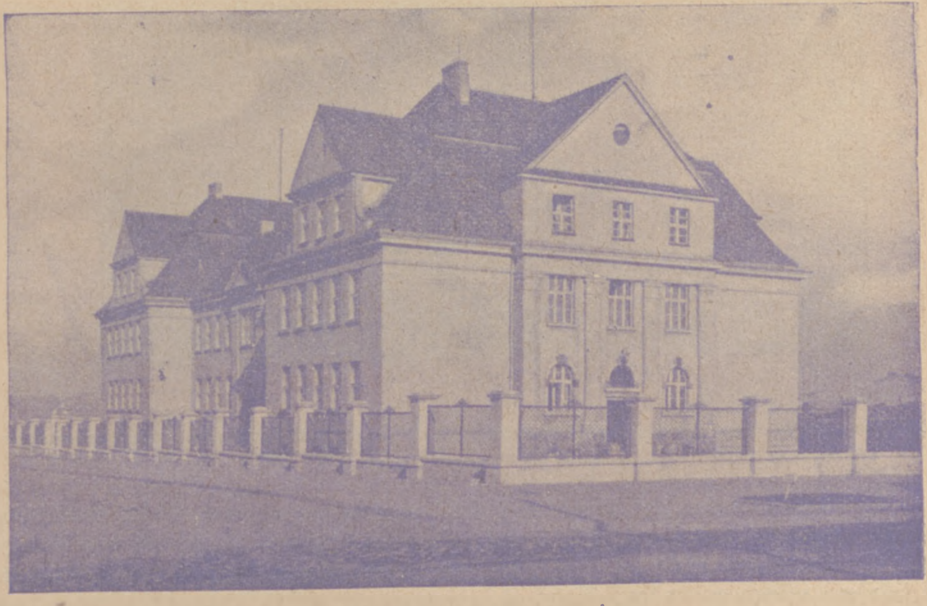
polscy Kubisiak i Tuman, wielu zaś było poturbowanych.

Na skutek tych zajść, p Tower zawiadomił komisarza jeneralnego R. P., „iż zakazał wpuszczania dalszych statków z amunicją do portu gdańskiego, gdyż wobec słabej siły wojsk koalicyjnych, mógłby się znaleźć w niemożliwości opanowania rozruchów ulicznych". Stanowisko to utrzymał wysoki komisarz L. N. i w dalszych swych oświadczeniach, w dniu 16 porcie, ale i na kolei, w służbie pocztowej, drogowej i innej, któraby nawet w sposób pośredni mogła pomagać Polsce w jej walce z Sowietami. A 18 sierpnia komisja zagraniczna konstytuanty gdańskiej zwróciła się do p. Towera z żądaniem ogłoszenia neutralności Gdańska w wojnie polsko-bolszewickiej!

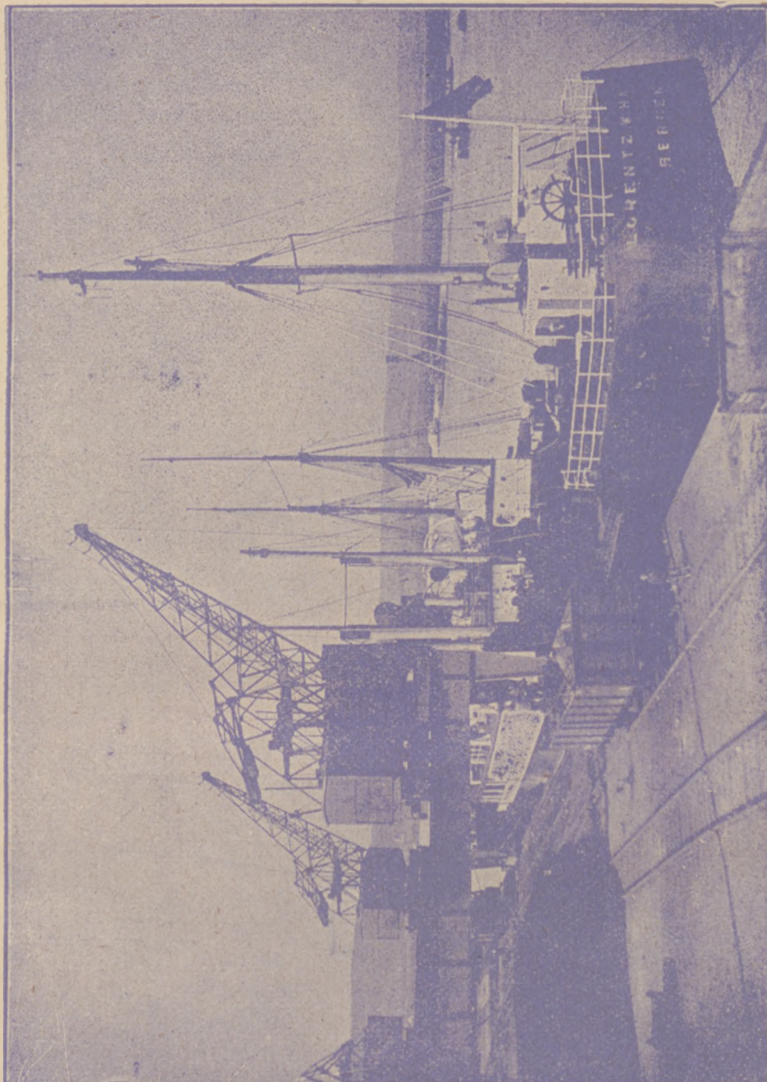
Opierając się na tem postanowieniu konstytuanty, oraz na uchwale związków zawodowych, w dniu 19 sierpnia kolejarze



Gdynia — molo pasażerskie o zmroku.



Gdynia — Szkoła Powszechna.



Gdynia — fragment portu.

Wybrzeże morskie jest drzwiami Polski, prowadzącemi na świat szeroki, flota wojenna zamkiem, zamykającym te drzwi. Obowiązkiem naszym jest dbać o to, aby zamek ten był odpowiednio silny, w przeciwnym bowiem razie grozi nam włamanie. Nie żałujmy grosza na budowę floty, nie upodabniajmy się do skąpca, który żałuje pieniędzy na zamek do drzwi, chroniących skarby jego przed złodziejami.

zatrzymali pociąg z reemigrantami, wracającymi do Polski, motywując to tem, że wśród nich znajdują się mężczyźni w wieku poborowym.

W dniu 24 sierpnia zaś kolejarze starali się wszelkiemi sposobami przeszkodzić przyjazdowi transportu 134 szeregowych i jednego oficera bez broni, wysłanego po konie wyładowane ze statku w Gdyni.

Tymczasem zaczęły przybywać coraz to nowe statki z materjałem wojennym dla Polski.

Sytuacja zaczęła się stawać coraz kłopotliwsza, gdyż Tower wciąż nie chciał zezwolić na ich wyładowanie. I tylko zawinięcie francusk. krążownika „Gueydan". skierowanego do Gdańska rozkazem marsz. Focha i przybycie dwóch kompanij żołnierzy francuskich z Kłajpedy, dalej zjawienie się amerykańskiego krążownika „Pittsburg" i wreszcie ostateczne wyjaśnienie się sytuacji na froncie na korzyść Polski. wywołało w Gdańsku zmianę.

Dnia 31 sierpnia dwa związki robotników transportowych — chrześcijański i niemiecki—postanowiły przystąpić do wyładowania amunicji — poczem nastąpiło odrazu uspokojenie i wśród kolejarzy. — Odgłosy jednak burzliwych nastrojów dały się słyszeć jeszcze i później, gdy w w dniu 15 września odjazdowi do Libawy delegacji pokojowej towarzyszyły wrogie okrzyki zebranego w porcie tłumu.

Oto jak wyglądał w rzeczywistości „wolny i nieskrępowany dostęp Polski do morza" przez Gdańsk.

Lecz mało tego! Transporty żywnościowe i inne cenne ładunki, wyładowywane w porcie gdańskim dla Polski, były w najbezczelniejszy sposób rozkradane przez robotników portowych. Częste strajki, inspirowane przez Berlin, odstraszały od Gdańska tonaż międzynarodowy do tego stopnia, że armatorowie wprowadzać zaczęli do umów specjalną klauzulę strajkową.

Wszystko razem złożyło się na to, że Gdańsk stał się dla Polski portem niepewnym, zbyt podatnym na wszelkie podjudzania wrogie, ciągnącym z Polski jedynie korzyści — wzamian zaś aroganckim, brutalnym, do śmieszności opanowanym manją wielkości.

Te właśnie względy skłoniły Polskę początkowo do rozpoczęcia budowy, a następnie — do forsownej rozbudowy portu w Gdyni. — Zresztą, jeszcze w r. 1920, podczas sesji Ligi Narodów, sam Sahm, ówczesny prezydent senatu gdańskiego, wskazywał prof. Askenazemu, delegatowi polskiemu, na konieczność wykorzystania przez Polskę jej wybrzeża morskiego do celów budowy własnego portu.

Dlaczego p. Sahm złożył powyższą propozycję? Czyżby chciał dobra Polski? Śmiemy wątpić. I tam wchodziły w rachubę instrukcje berlińskie.

Uwikłać Polskę w gigantyczną aferę budowy portu, czego dokonać nie będzie w stanie, a następnie — wykorzystać to do wyrobienia Polsce opinji państwa, niezdolnego do wykorzystania morza. — Wszak później możnaby skłonić opinję międzynarodową do przychylnego traktowania tezy niemieckiej o rewizji granic!

Propaganda niemiecka, nie mogąc doczekać końca tego „szalonego przedsięwzięcia polskiego", nieco przedwcześnie ruszyła do ataku, wyśmiewając zjadliwie Gdynię, Polskę i jej „daremne wysiłki".

Tymczasem — nic z tego. Gdynia ruszyła naprzód, w szlachet-

nym wyścigu pracy wyprzedzając stopniowo wszystkie bałtyckie porty niemieckie, nie bacząc na ich wyrobione stosunki handlowe i — rutynę. Gdy porty te nasze poczynania na morzu coraz dotkliwiej odczuwać poczęły, Niemcy zmieniły front.

Zaczęło się, rzecz oczywista, od sfer gospodarczych, które najdotkliwiej odczuły na sobie skuteczność naszej akcji. Fachowa niemiecka prasa morska w szeregu artykułów wzywała rząd niemiecki do podjęcia walki taryfowej z „portami nadwiślańskiemi", t. j. Gdańskiem i Gdynią. W stadjum początkowem kampanji niemieckiej przeciw portom polskim, obok Gdyni wymieniano Gdańsk, żądając od rządu Rzeszy, aby starał się przeszkodzić nadmiernemu rozwojowi tego portu.

Powodzenie nasze na morzu, stopniowe uniezależnianie się gospodarcze, pomyślny, mimo kryzysu, rozwój Państwa Polskiego, nie podoba się naszym sąsiadom zachodnim. Niemcy zaczynają być nerwowe. Nerwowość ta przejawia się w „bohaterskich" wystąpieniach krzykaczy niemieckich, różnego autoramentu oraz w subsydjowanej prasie.

Trudno byłoby przytoczyć to wszystko, co Niemcy mówią i piszą o Gdyni i Polsce w ciągu roku całego. Wybieramy przeto publikację najbardziej charakterystyczną, mianowicie — artykuł „Polens Tor nach Übersee", opublikowany w niemieckim „Ilustrowanym Kalendarzu Floty" na rok 1933. Ze względu na pozory bezstronności, przejawiające się zwłaszcza w opisie Gdyni, artykuł ten przytaczamy w całości.

„Gdy ktoś po dłuższym czasie znajdzie się znowu w polskim porcie morskim Gdyni, której rozbu-



Odwieczną szemrząc pieśń, fala za falą sunie ku piaszczystym brzegom kaszubskim. Nęci nas i wzywa: „Obudźcie się, Polacy! Bądźcie na morzu panami, a świat przed wami otworem stanie!"

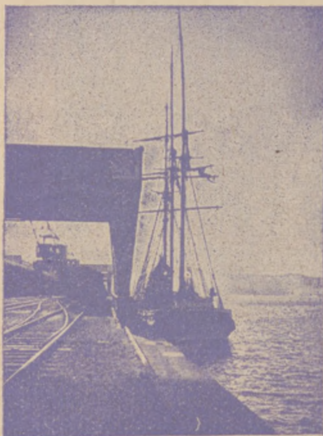


Gdynia — gmach Urzędu Pocztowego i Banku Gospodarstwa Krajowego.



Gdynia — wieś w r. 1922. — droga do morza.

dowa jest dziś zupełnie otwarcie przez Polaków proklamowana, jako środek do walki z niemieckim Gdańskiem, (?) nie będzie w stanie oprzeć się zdziwieniu. Z jednej strony jest się zdumionym olbrzymim rozrostem portu i miasta, które, dzięki wielkiemu nakładowi energji i środków, miało miejsce w ciągu lat ostatnich. Z drugiej zaś strony, odczuwa się coraz wyraźniej, że ten sztuczny dostęp do „morza polskiego" również sztucznie stworzony został z pobudek czysto mocarstwowo-politycznych. Jednocześnie wyczuwa się to wielkie niebezpieczeństwo, jakie Gdynia przedstawia nietylko dla najbardziej zagrożonego Gdańska, lecz tem nie mniej dla wszystkich portów niemieckich.



Gdynia — fragment portu.

Rozwój Gdyni jest zdumiewający. Jej rozrost gwałtowny porównać można jedynie z nieoczekiwanem powstaniem miast amerykańskich poszukiwaczy złota. Gdzie przed niewielu laty mieściła się nad zatoką Gdańską mała, nieznana wiosczyna rybacka, wznosi się dziś wielkie miasto z olbrzymiemi budowlami i przerażającemi swym ogromem instalacjami portowemi, rosnącemi i rosnącemi bez przerwy.

Początkowo niejednokrotnie patrzono na Gdynię lekkomyślnie, widząc w niej daremny wysiłek narodu polskiego. Dziś nawet sceptycy nabiorą innego przekonania, jeśli przejdą się wzdłuż mknących w dal ulic Gdyni lub szeroko rozpostartych nabrzeży portowych. Gdynia jest widomym wyrazem nieugiętej polskiej woli mocarstwowej, jest punktem ogniskowym, łączącym wszystkie, w innych wypadkach zwalczające się nawzajem, poglądy polityczne, jest miłością całego Narodu. Na tej właśnie zbiorowej woli Narodu Polskiego opiera się podłoże widomego dla wszystkich sukcesu, lecz również mieści się niebezpieczeństwo, które właśnie wywiera niepokojące wpływy tak na polu gospodarczem, jak politycznem.

Obraz miasta jest jeszcze kontrastowy i niewykończony. Obok olbrzymich pałaców — budynków użyteczności publicznej, obok cztero i pięciopiętrowych nowych domów czynszowych, stoją jeszcze małe chatki rybackie i walące się baraki, których nie można nawet nazwać siedzibą ludzką. Jeszcze nowe domy — olbrzymy strzelają ku niebu, jak osamotnione kolumny, jeszcze, w samem sercu miasta, napotkać można na tak niecodzienne kontrasty, jak pola kartoflane lub ziemię zoraną pod uprawę. Jeszcze po przeważnie dobrze wybrukowanych ulicach kury i kaczki biegają między samochodami. Ale rdzeń miasta jest gotów. Wspaniale przedstawia się nowy dworzec,



Gdynia — s/s „Światowid", kursujący na linji Gdynia—Ameryka Południowa



Okręt Szkolny „Dar Pomorza" na redzie Gdyńskiej.



Gdynia — molo pasażerskie o zmroku.



Gdynia — Przyjazd statku.

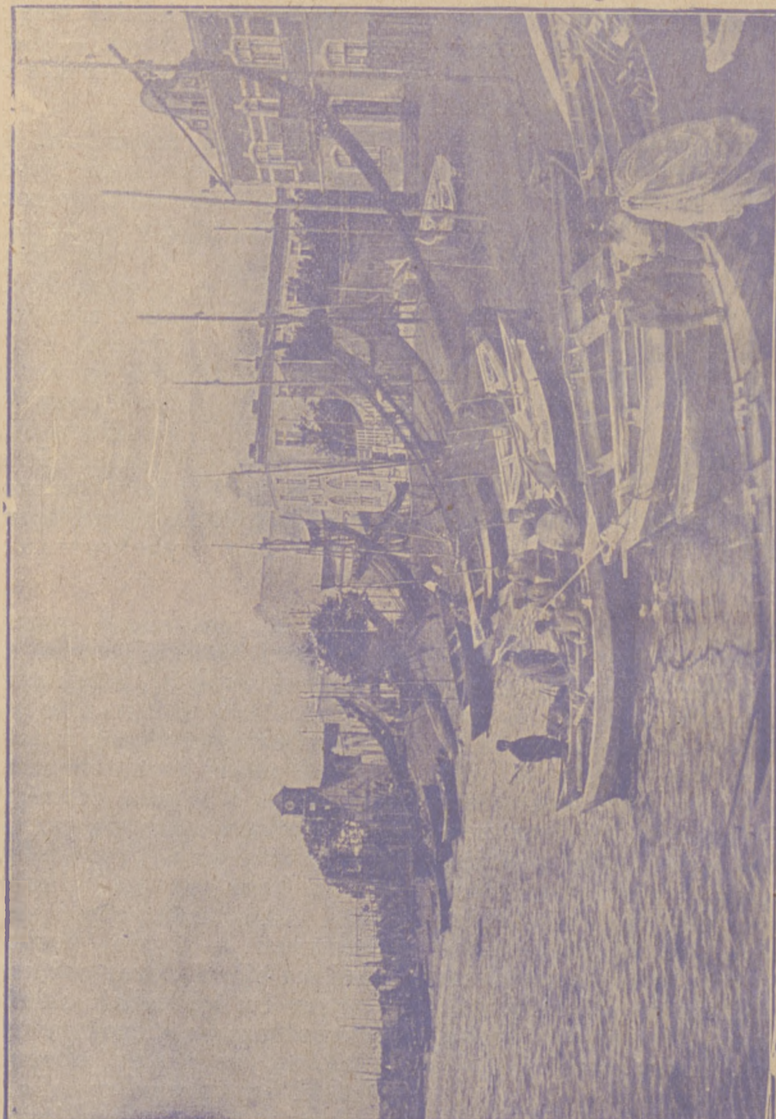
pompatycznie wygląda gmach poczty. Przy poczcie mieszczą się nowe budynki B. G. K., towarzystw okrętowych polskich, Urzędu Morskiego.(?) Dzień po dniu powstaje coś nowego; jazgoczą dragi, zgrzytają dźwigi, stukają młoty, rosną mury w górę.

Również rosną nadal urządzenia portowe. Zakłada się nowe nabrzeża, nowe baseny portowe ciągną się hen daleko wgłąb lądu, powstają nowe składy, nowe magazyny. A podczas gdy wszędzie pracuje się nad dalszą rozbudową, ruch portowy oddawna przyjął rozmiary nadspodziewane. Wzdłuż nadbrzeży ciągnie się łańcuch ocumowanych okrętów wszystkich krajów, często po 30 do 40 w ciągu jednego dnia. Po licznych torach bez przerwy suną od dworca do portu nieskończone pociągi węglowe z Górnego Śląska. Wywóz mięsa i węgla wykazuje stały wzrost. Lecz również wwóz rośnie. Starania, mające na celu przyciągnięcie do Gdyni importu towarów wysokowartościow., przedewszystkiem zaś tytoniu, ryżu, kawy i bawełny, zostały uwieńczone wynikiem pomyślnym. Są to ładunki, stracone nietylko dla gdańskiego ruchu portowego, lecz również nie pozostające bez znacznego wpływu na handel niemiecki i gospodarkę portów niemieckich. Swym obrotem towarowym w r. 1931, równym 5,3 miljona ton Gdynia wyprzedziła największy port pruski Szczecin (3,7 milj. ton) ba, nawet ruch towarowy Bremy (5,2 milj. ton) został przez Gdynię uprzedzony.

A Polska pracuje nadal nad rozbudową swego portu i rozwojem jego ruchu zamorskiego. Posiada siłę ku temu, i, co jest ważne, pomaga jej Francja. Niepozorna tablica na konsulacie francuskim w Gdyni zapowiada w języku francuskim i polskim „Konsorcjum fr.-polsk. do bud. portu w Gdyni". A więc również i tu, podobnie jak i przy budowie wielkiej magistrali węglowej Górny Śląsk — Gdynia, kapitał francuski, francuskie wpływy. —

Polska sama, naturalnie, dokłada również wszelkich środków, prowadzących do dalszego rozwoju portu. Nikłe opłaty portowe, subwencje dla żeglugi, ulgi taryfowe na kolejach przyciągają do Gdyni ruch towarowy. Lecz również rozbudowę miasta popiera się przez rozległe zwolnienia podatkowe i znaczne udogodnienia przy powstawaniu budowli i zakładaniu firm. Do tego dochodzą corocznie znaczne środki państwowe na powiększenie floty handlowej i rozszerzenie własnego rybołówstwa morskiego.

Gdy się natomiast przejeżdża przez port gdański, widzi się natychmiast wielką różnicę, odczuwa się na nowo, z jeszcze większą siłą niebezpieczeństwo, którem ten dusiciel polski grozi staremu niemieckiemu(?) miastu hanzeatyckiemu. Rozbudowane przez Gdańsk po zakończeniu wojny wielkim nakładem kosztów, leżą bezczynnie długie rzędy nabrzeży i urządzeń portowych. — Życie gospodarcze Gdańska cierpi coraz większą biedę. Przytem stwierdzić należy fakt, niezaprzeczany więcej nawet przez Polaków, że nawet obecnie port gdański wystarczyłby dla całego polskiego ruchu morskiego. Lecz Gdańsk ma być uśmierzony, co, pewnego razu, powiedział zupełnie wyraźnie były polski Minister P. i H.: „przez Gdynię Polska chce



Hel — Przystań łodzi rybackich.

się uniezależnić od każdego portu obcego".

Wszystkie usiłowania Gdańska, prowadzące do osiągnięcia swych uprawnień i skłonienia Polski do wypełnienia zobowiązania pełnego wykorzystania portu gdańskiego, spełzły dotychczas na niczem. Nawet jasne i zgodne z poglądami gdańskiemi rozstrzygnięcie komisarza L. N. w Gdańsku Graviny, potwierdzone przez Radę L. N. dotychczas nie było w stanie wprowadzić zmiany w polskiem ujęciu tej sprawy.

A teraz parę słów o porcie wojennym w Gdyni. Specjalny basen dla okrętów wojennych leży na krańcu zachodnim portu. — Tu zobaczyć można obydwa nowe, duże kontrtorpedowce „Wicher" i „Burza" oraz trzy nowe łodzie podwodne — wszystko współczesne okręty wojenne, zbudowane na stoczniach francuskich. Stary krążownik francuski służy za okręt koszarowy, zaś kilka dawnych niemieckich torpedowców i trawlerów uzupełnia stan floty wojennej polskiej. Port wojenny jest oddawna wykończony i w zupełności wystarcza dla morskiej siły zbrojnej Polski. Mimo to Polska usiłuje robić trudności Gdańskowi również na tem polu i nie chce zrezygnować z uprawnień, które dotychczas przysługiwały jej okrętom w porcie gdańskim. — Tak zwana umowa o „port d'attache" została w r. 1931 przez Gdańsk prawnie wypowiedziana. W wynikłym na tem tle pomiędzy Polską a Gdańskiem sporze, Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości w Haadze wydał orzeczenie, całkowicie uznające gdański punkt widzenia. Nie wypada, aby polskim okrętom wojennym przysługiwały w Gdańsku specjalne uprawnienia, skoro wybudowano dla nich port specjalny w Gdyni. Rozstrzygnięcie haskie, które zapadło jedynie przeciw głosom delegatów francuskiego i polskiego, zaznacza wyraźnie, że w żadnym wypadku Gdańsk nie może być punktem oparcia dla morskich sił zbrojnych Polski. Przy tej okazji nie może być pominięta okoliczność, że począwszy od końca roku 1931, Polska pracuje całą parą nad stworzeniem na Helu nowego portu dla łodzi podwodnych oraz wielkich urządzeń obrony wybrzeża.

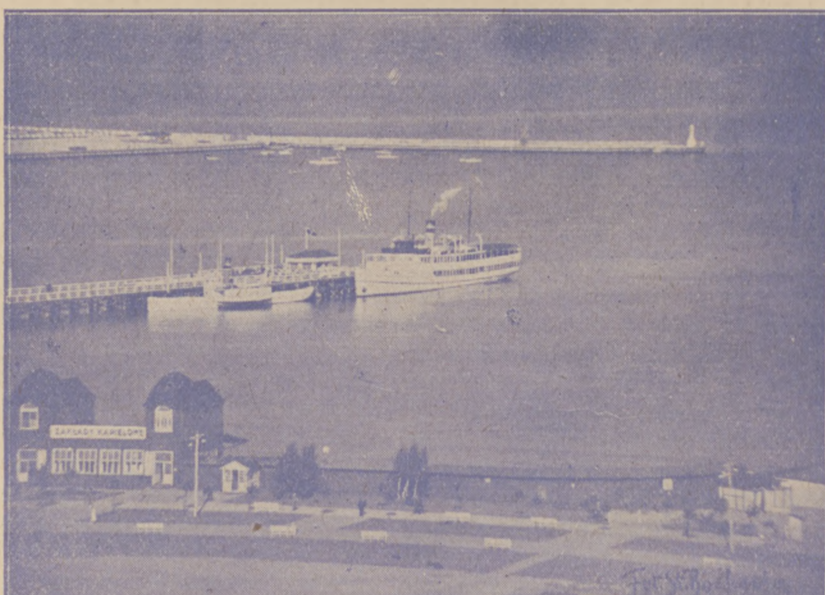
Gdynia jest środkiem potęgi czysto politycznej. Coraz więcej się to wyczuwa, coraz częściej słyszy się o tem. Konieczności gospodarcze do jej budowy nigdy nie istniały i nigdy nie były miarodajne. Lecz właśnie tu leży groźba dla spokoju gospodarczego na wschodzie. — Liga Narodów, do kompetencji której należy opieka nad Gdańskiem, ma obowiązek skłonienia Polski do wypełnienia zobowiązań traktatowych — pełnego wykorzystania portu gdańskiego. Nie wykazała jednak dotychczas odwagi do wymuszenia na Polsce wprowadzenia w życie własnych rozstrzygnięć Ligi. — Wzrastające wpływy gospodarcze Gdyni, których podłoże kryje się w dążeniach polskich do uzyskania daleko sięgającego znaczenia morskiego, przedstawia stałe niebezpieczeństwo nietylko dla Gdańska, lecz dla całego wschodu niemieckiego.

Wdzięcznem zadaniem dla Ligi Narodów byłoby zapobiec temu niebezpieczeństwu. — Kto własnemi oczami oglądał Gdynię i Gdańsk będzie w stanie ocenić to niebezpieczeństwo w całej rozciągłości".

* * *



Gdynia — widok ogólny.



Gdynia — widok na morze i zakłady kąpielowe.

Poprzednio już omówiliśmy, że kwestja budowy Gdyni zrodziła się nie tylko na podłożu politycznem, lecz w równej jeśli nie w większej mierze, oparta była na przesłankach gospodarczych. Rozumie to dobrze P., jakkolwiek usiłuje całą sprawę przedstawić w takiem oświetleniu, jakie odpowiada interesom niemieckim. A więc, z jednej strony robi z Gdyni czynnik czysto polityczny, z drugiej zaś — krzyczy o zachwianiu przez Gdynię równowagi gospodarczej! Wiemy, o co Niemcom chodzi — o zyskanie paru miljonów ton ładunków polskich dla bałtyckich portów niemieckich, które znacznie podupadły w latach powojennych.

Również mylnie, i to celowo mylnie, są komentowane słowa polskiego Ministra P. i H.: „który mówiąc, że Polska przez Gdynię chce się uniezależnić od każdego portu obcego, nie miał bynajmniej Gdańska na myśli. Wiadomo bowiem, że czynniki rządowe polskie traktują Gdańsk narówni z Gdynią, jako port polski. Dowodem tego może posłużyć fakt, że wszystkie zarządzenia, mające na celu rozwój portu w Gdyni, jak np. ulgi taryfowe na kolejach i t. p. są w równej mierze stosowane względem Gdańska. Co się zaś tyczy ulg podatkowych i innych natury administracyjnej lub skarbowej, należą one do kompetencji senatu W. M. Gdańska, któremu nikt nie broni, aby w tym kierunku zrobił użytek ze swej władzy.

Biadanie na temat „słabego ruchu w Gdańsku" jest również nie na miejscu: opóźnione o lat trzynaście. Należało płakać nad portem gdańskim wówczas, gdy terytorjalnie do Niemiec należał. Jak bowiem wygląda „słaby ruch" w biednym, przez Polskę krzywdzonym Gdańsku, a jak wyglądał w najruchliwszym roku przedwojennym? Niech cyfry przemówią. — Całkowity obrót towarowy Gdańska wynosił:

w r. 1912 2.452.000 t.

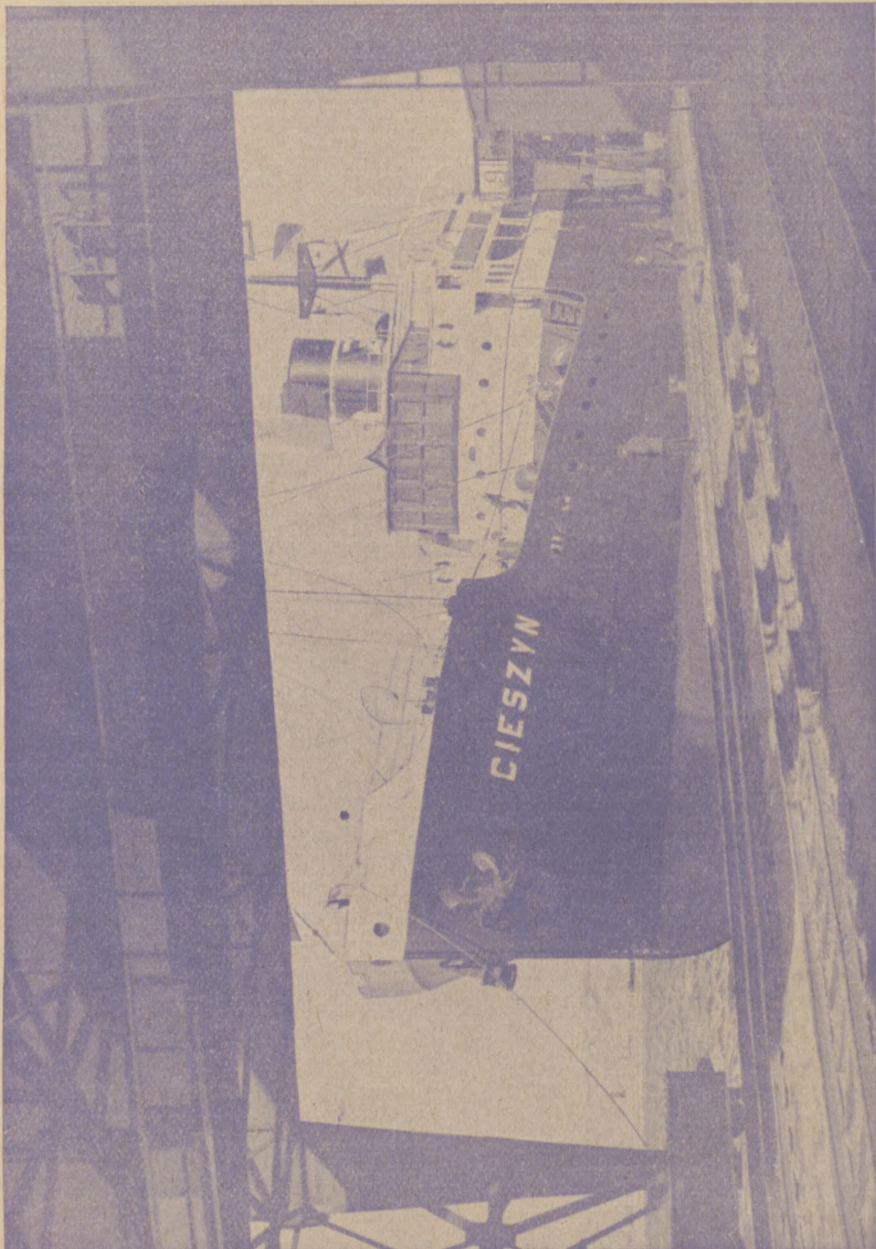
w r. 1931 8.101.000 t.

A więc dzięki Polsce ruch portowy w Gdańsku, w porównaniu z najlepszym przedwojennym rokiem niemieckim, wykazał wzrost 330%, podczas gdy we wszystkich bałtyckich portach niemieckich nastąpiło znaczne skurczenie obrotów. Przed wojną porty Szczecin, Królewiec wykazywały większe obroty, jak Gdańsk. Dziś obroty Gdańska dorównują prawie łącznym obrotom Szczecina i Bremy — największego po Hamburgu portu niemieckiego.

Tak Polska „krzywdzi" Gdańsk!

Na zakończenie poradzimy Niemcom, aby, zanim zaczną mówić o niedotrzymaniu traktatów przez... Polskę, sami się najpierw nauczyli je wypełniać. Rola mentora poszanowania traktatów tak samo pasuje dla Niemiec, jak godność profesora dla analfabety.

Liga Narodów znajdzie dla siebie zadanie naprawdę wdzięczne, jeśli zechce zajrzeć za kulisy chorobliwych roszczeń niemieckich, ukrócić ich samowolę, napiętnować zbrojenia jawne i tajne, żądzę krwi przelewu i rabunku cudzej własności.



s/s „Cieszyn".

Na fjordy Norwegji

Syrena okrętowa wielkim głosem, który powielekroć odezwie się echem wśród nadbrzeżnych wzgórz i lasów, powiądomi nas, że wycieczka nasza już się rozpoczyna. Brzeg pocznie cofać się wtył, nawet daleko wysunięte ramiona redy nie sięgną już naszego okrętu: poczną układać się w wiąziutką linijkę, aż rozpłyną się na horyzoncie. Jesteśmy na morzu. Poranek dnia następnego zastanie nas już w pobliżu brzegów Danji, do których przybijemy w porcie Kopenhagi.

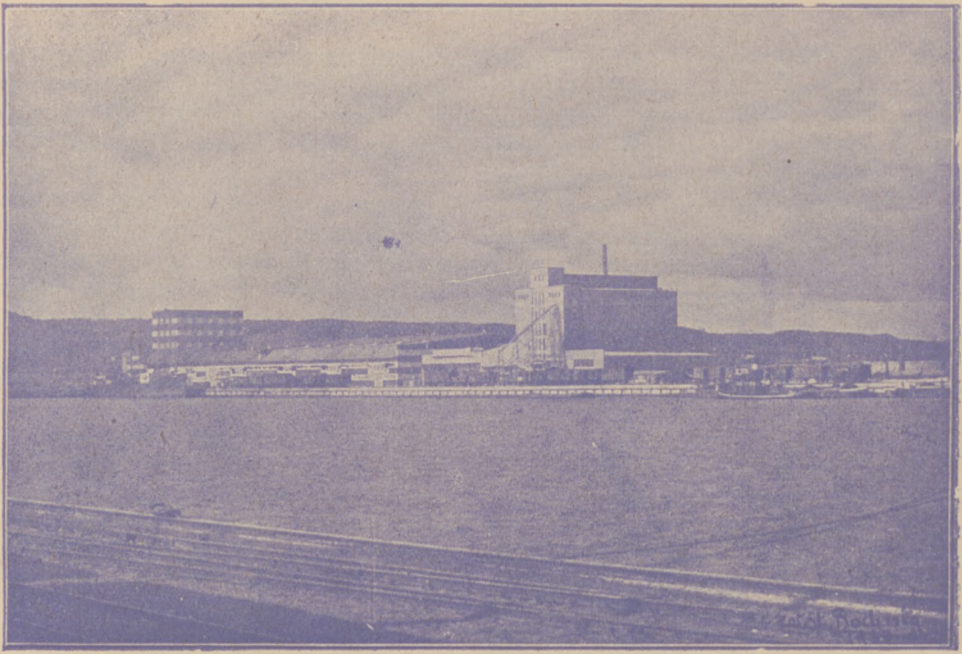
Znana nam dobrze nazwa stolicy Danji oznacza w tłumaczeniu — miasto kupców, co świadczy o starych tradycjach handlowych miasta. Pierwsze wiadomości o Kopenhadze datują się z 1043 roku, kiedy to flota Svenda Estridsona szukała schronienia w tej małej wówczas wiosce rybackiej przed pościgiem króla Magnusa. W roku 1167, dowiadujemy się znowu, że Absalon założył tutaj wspaniały zamek warowny, jedną z najpotężniejszych warowni północy w owych czasach, co zwłaszcza okazało się w wojnach wendyjskich. Pomnik biskupa Absalona, założyciela przyszłej Kopenhagi widnieje na placu Höjbro. W ciągu następnych dwóch i pół stuleci Kopenhaga podlegała wielokrotnemu zniszczeniu, lecz doskonałe warunki rybackie tego miasta pozwoliły, dzięki obfitym połowom, na ponowną odbudowę. Wreszcie w roku 1416 Kopenhaga staje się miastem królewskiem. Od 1445 Kopenhaga jest stałą rezydencją królewską. W roku 1479 zostaje obdarzona własnym uniwersytetem. Dalszy swój rozkwit zawdzięcza stolica Danji królowi Christjanowi IV, który okazał się lepszym gospodarzem miasta, aniżeli państwa. W roku 1807 miasto zostało zbombardowane przez flotę angielską ze względu na sojusznicze stosunki z Francją. W połowie XIX stulecia Kopenhaga przystosowuje się do nowych pojęć urbanistycznych, współmiernie do wielkiego jej rozwoju, jako jednego z ważniejszych ośrodków handlowych Europy. Jednocześnie rozkwit sztuk pięknych zyskał stolicy zaszczytną nazwę „Aten Północy".

Dzisiejsza Kopenhaga liczy według danych z 1931 roku 800.000 mieszkańców. Do jej szczególnych osobliwości należy znaczna liczba telefonów i rowerów, przewyższająca w stosunku procentowym wszystkie inne miasta Europy. Stąd też Kopenhaga jest żartobliwie nazywana „miastem telefonów i rowerów.".

Co warto zobaczyć w Kopenhadze? Najlepiej niezbyt wiele, ponieważ sporo zatarłoby się w pamięci. Natomiast znacznie lepiej zwiedzić najbardziej godne widzenia rzeczy i poświęcić im nieco więcej czasu. A więc proponujemy: Ratusz, Glyptotekę, muzeum Thorwaldsena, Arsenał, Christiansborg, Christianshavn, kościół Zbawiciela, Amalienborg, Muzeum Narodowe, Gammeltorv, Kościół Naszej Pani (Frue Kirke), pałac Rosenborg, oraz po drodze piękne parki, a wieczorem — do Tivoli!

Amalienborg. Cztery piękne pałace w stylu Rococo, z których jeden służy jako rezydencja królewska. Pośrodku skweru znajduje się piękna konna statua króla Fryderyka V. O 12-ej zmiana warty.

Pałac Christianborg. Stary kopenhaski zamek, przebudowany w



Gdynia — Olejarnia Gdyńska.



„Gmach" szkoły i urzędu pocztowego w roku 1922.

1793 roku na pałac. Z dawnego zamku pozostały łuki sklepienia i marmurowy most. Po trzykrotnym pożarze, dzisiejszy wygląd uzyskał ten pałac w roku 1907. W podziemiach pałacu znajdują się szczątki murów zamku biskupa Absalona. W Christianborgu odbywają się uroczyste audjencje królewskie, podczas gdy monarcha duński stale zamieszkuje Amalienborg.

Kościoły. Kościół Frue Kirke prawdopodobnie istniał już w czasach biskupa Absalona (XI stulecie). Obecny wygląd został mu nadany na początku XIX wieku. Wewnątrz kościoła znajdują się wspaniałe rzeźby Thorvaldsena: Chrystus i dwunastu apostołów.

Kościół Zbawiciela posiada wieżę. zbudowaną w 1750 roku, zasługującą na szczególną uwagę.

Langelinie. Promenada portowa, przyozdobiona wodotryskami i licznemi pomnikami, prowadzi do latarni morskiej. Przy Langelinie znajduje się stara cytadela Fryderyka III.

Rozenborg. Pałac, w którym znaduje się zbiór pamiątek po królach duńskich. Każdy ze zmarłych monarchów jeszcze za życia urządzał poświęconą mu salę.

Muzeum Narodowe. Zbudowane w 1743 roku, zawiera przebogate zbiory i wykopaliny od zarania historji duńskiej, dział etnograficzny i numizmatyczny.

Glyptoteka. Powstała z daru znanych w Danji właścicieli browarów J. C. i Karola Jacobsenów (ojca i syna). Składa się z dwóch budynków, przedzielonych zimowym ogrodem. W starym budynku znajduje się niezmiernie cenny zbiór rzeźb skandynawskich oraz malowideł. W nowym zaś kolekcja starożytności egipskich, wschodnich, greckich i romańskich.

Wieża Okrągła. Wieża ta i kościół Trójcy zbudowane zostały przez króla Chrystjana IV. Wieża okrągła służyła długi czas, jako obserwatorjum.

Muzeum Thordvaldsena. Zawiera prace wielkiego duńskiego rzeźbiarza. Muzeum to zbudowane jest w kształcie mauzoleum wokół grobu Thordvaldsena. Znakomity duński artysta znany jest dobrze również i w Polsce, zawdzięczamy mu bowiem budowę pomnika ks. Józefa Poniatowskiego, Kopernika i Jana III Sobieskiego.

Giełda Królewska. Jeden z najpiękniejszych budynków na świecie, zbudowany w roku 1623 w stylu renesansowym przez Chrystjana IV.

Ratusz. Zbudowany w roku 1894 przez architekta Nyropa. Zbliżony raczej do typu domu patrycjatu mieszczańskiego, aniżeli do pałacu. Wewnątrz na schodach znajdują się interesujące freski m. in. wstąpienie na tron króla Chrystjana IV. Wieża ratuszowa jest najwyższą budowlą w mieście, posiada bowiem 105 metrów wysokości.

Uniwersytet. Założony w roku 1479. Znajduje w nim pomieszczenie 3000 studentów. W dużej sali szereg malowideł obrazuje historję uniwersytetu.

Tivoli. Ten duński Luna-Park został otwarty w 1843 roku na miejscu dawnych bastjonów obronnych. Styl zabaw i rozrywek ludowych utrzymany jest tutaj w stanie nieskażonym, w przeciwieństwie do wszystkich prawie pozostałych parków (Luna-Parków) na świecie. — Przybysz z za morza ucieszy oczy widokiem starych włoskich pantomin z Arlekinem, Pierrotem i Co-



Widoki Sognefjordu: 1) Widok ogólny. 2) Nastrojowy obrazek Gudvangen.
3) Esefjorden. 4) Lodowiec Svartisen,

lombiną, granych według wzorów klasycznych.

Z Tivoli powracamy na okręt, ponieważ punktualnie o północy okręt nasz opuści Kopenhagę, by skierować się na wody Norwegji, której zwiedzanie rozpoczniemy od miasta Stavanger.

Zachodnie wybrzeże Norwegji jest bardzo malownicze. Niema tu brzegu o niskiej pochyłości i rozległych plażach. Już po drodze do lądu spotykamy mnóstwo drobnych wysp i wysepek skalistych, zgodnie świadczących, że dobijamy do fantastycznej krainy fjordów. Zwiedzanie Norwegji rozpoczniemy od Bukkenfjordu (Stavangerfjord), gdzie zawiniemy do miasta Stavanger.

Stavanger. Miasto to liczy ca. 47.000 mieszkańców. Jest ono ośrodkiem handlowym i komunikacyjnym i należy do najstarszych miast kraju. Pierwsze wiadomości o tem mieście sięgają VIII—IX wieku. — Swój rozwój zawdzięcza ono położeniu geograficznem i naturalnym warunkom portu żeglugowego. Zasadniczym momentem zwrotnym w historji Stavangeru jest zbudowanie katedry Svitthuna (Seutonius) w XII stuleciu i utworzenie biskupstwa. Nowy „złoty okres“ przeżyło to miasto w XIX stuleciu dzięki rozwojowi komunikacji okrętowej i połowom śledzi. Do dnia dzisiejszego zresztą przemysł konserw rybnych jest głównem zajęciem mieszkańców Stavangeru. Dość wspomnieć, że znajduje się tam ponad pięćdziesiąt fabryk przemysłu rybnego.

Z zabytków przeszłości trzeba zwiedzić katedrę Svithuna. Jest ona obok katedry w Nidaros jedną z najbardziej charakterystycznych, najbardziej stylowych pamiątek kamiennego budownictwa kościelnego w średniowieczu norweskiem. Nawa romańska pochodzi z XII w., gotycki chór z XIII w. W ubiegłem stuleciu katedra ta była restaurowana, niestety, z pominięciem czystości stylu.

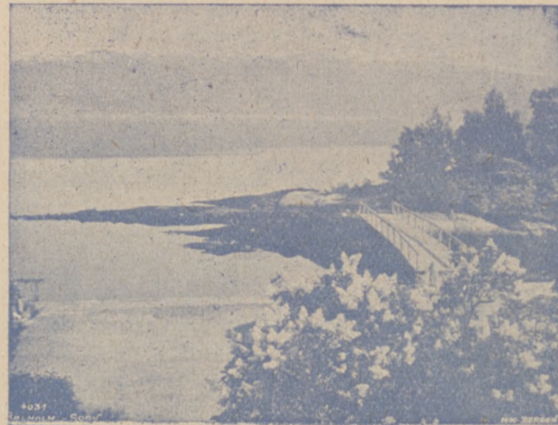
W dawniejszym pałacu biskupim, Kongsgard, znajduje się obecnie gimnazjum. Tuż obok kościół „Munkekirke“, który był prywatną kaplicą biskupią.

W pobliżu dworca kolejowego, muzeum ze zbiorami kulturalnemi i historji naturalnej.

Krótki pobyt w Stavangarze, skąd podążymy dalej na północ, nie pozwoli nam na zwiedzenie okolic Stavangeru, których widok napewno będzie nas do tego zachęcał. Powetujemy sobie natomiast, racząc oczy pięknemi widokami z pokładu okrętowego. Bukkenfjord posiada liczne rozgałęzienia, zwane łącznie Ryfylkefjorde. Ryfylke — jest to nazwa kraju, położonego wokół Bukkenfjordu. Ze Stavangeru wielkim łukiem wpłyniemy do Sognefjordu, mijając po drodze szereg miejscowości z Bergen na czele, do których wstąpimy w drodze powrotnej, a także wiele wysp i wysepek skalistych.

Sognefjord jest to najdłuższy z fjordów norweskich, liczący od morza w kierunku wschodnim 190 kilometrów, przyczem nie przekracza sześciu kilometrów od brzegu do brzegu. Skaliste ściany fjordu sięgają bardzo głęboko, bo średnia głębokość tego fjordu wynosi 1200 metrów. Nie zobaczymy tutaj pięknych krajobrazów, ani wspaniałych perspektyw Bukkenfjordu, bowiem Sognefjord jest surowy i poważny, ale dlatego właśnie sprawia potężne wrażenie. Dalej na wschód Sognefjord rozgałęzia się w liczne

Balholm,
Sognefjord.



Rombaksfjord.



Fragment
Sognefjordu.



ramiona, kończy się zaś u stóp gór Jotunheim. Nawet klimat zmienia się na przestrzeni Sognefjordu. W zachodniej części morski, we wschodniej przechodzi w lądowy. Różnica ta jest bardzo wyraźna. Okręt nasz przebędzie najbardziej godną widzenia część tego fjordu i zatrzyma się na krótki postój w Balholm, głównej miejscowości pięknego Balestrandu. Jest to ważny punkt komunikacyjny średniego Sognefjordu, punkt wyjścia do wycieczek na Fjaerlandsfjord, leżący na odgałęzieniu Esefjordu. Parogodzinny postój okrętu możemy wykorzystać dla pięknej przechadzki brzegiem Sognefjordu. W kierunku południowym, idąc wybrzeżem, zobaczymy na jednym z pagórków pomnik króla Bele. Dalej piękny widok na fjord. Tu i owdzie rozsiane między domkami i ogrodami kawiarenki pozwolą nam zachwycać się widokiem na fjord w pełni „lądowego" samopoczucia. W kierunku zachodnim wzdłuż Esefjordu będziemy mieli ładny widok na pokryte śniegiem szczyty górskie: Tjugumstoten (1120 m.) w kierunku północnym, Langedalsbrae i Bjonnebrae (1400 m.) w kierunku zachodnim, Munkegga (1329 m.) i Vindreka (1181 m.) w kierunku południowym. Z Balholm ruszymy w drogę powrotną ku Atlantykowi i dalej, żeglując w kierunku północnym, zmienimy ten kierunek na północno-wschodni. Przy Kristiansundzie, miniemy wyspy Smola, Ilitra i Froya, poczem skręcimy w kierunku południowym, by wpłynąć do Trondheimfjordu, a właściwie cyklu fjordów Nidaros. Miasto Nidaros, zwane od 1930 roku Trondheim jest obok Bergen jednym z najważniejszych portów zachodniej połaci Norwegji. Liczy ono 60.000 mieszkańców i przypada mu poczesne miejsce trzeciego z kolei pod względem wielkości miasta Norwegji. W Trondheimie znajduje się jedyna w państwie wyższa szkoła techniczna i Towarzystwo Naukowe. Miasto to jest ośrodkiem przemysłów rybnego, drzewnego i produktów górniczych. W średniowieczu Trondheim było stolicą państwa i siedzibą królewską. Tutaj też mieściło się arcybiskupstwo. Trondheim słynęło w średniowieczu z kultu św. Olafa, patrona Norwegji. Katedra św. Olafa w Trondheim należy do najpiękniejszych świątyń północy. Zwiedzając tę katedrę, trudno nie przypomnieć sobie pobożnej pątniczki, Krystyny córki Lawrensa, bohaterki jednego z najwspanialszych dzieł norweskiej literatury, pióra Sigridy Undset. Stara stolica Norwegji była miejscem wielu historycznych wydarzeń, — szczególnie podczas wojen w latach 1030—1250. Z dawnych warownych umocnień, które były zbudowane w XIV stuleciu, pozostały tylko mury fortu Christiansten, położone na wschód od miasta. Na tem miejscu znajduje się obecnie latarnia morska. Ponadto jeszcze pozostał fort Munkholm, położony na wysepce tej samej nazwy. Ulice miasta są szerokie i regularnie rozplanowane. Nie znajdujemy w Nidaros starych budowli, które zniszczone zostały przez często powtarzające się w różnych epokach pożary. Jedyne zabytki architektoniczne — to katedra św. Olafa i dawny pałac arcybiskupi, przebudowany obecnie na pomieszczenie wystawowe. Trondheim leży nad zatoką fjordu, okolone krętym łukiem rzeki Nid, od której powstała prastara nazwa tego miasta (b. Nidaros). Pod wpływem niedalekiego Golfstromu kli-

mat tej części kraju jest stosunkowo bardzo łagodny, dość wspomnieć, że przeciętna zimowa temperatura Trondheim jest wyższa o 4 stopnie od ciepłoty Oslo, położonego o 500 kilometrów na południe. Główna ulica nazywa się Munkegate i biegnie w kierunku południowo-północnym, oraz Kongensgate o kierunku wschód-zachód. Miejsce przecięcia tych dwóch ulic leży na rynku (Torv). Tutaj znajduje się pomnik Olafa Tryggvassona, który jeszcze przed św. Olafem usiłował wprowadzić chrześcijaństwo w Norwegji. On też słynie jako założyciel miasta. U zbiegu ulic Munkegate i Dronningensgate znajduje się Stiftsgard, zamek królewski, największa drewniana budowla Skandynawji, zbudowana w końcu XVIII wieku. — Stiftsgard do dnia dzisiejszego pełni rolę rezydencji królewskiej w dniach pobytu króla w Trondheim.

Dalej przy ulicy Dronninngensgate mieści się muzeum przemysłowe, z dość ciekawemi zbiorami mebli i sprzętów użytkowych. Przy ulicy Munkegate znajduje się Katedra św. Olafa.

Katedra w Trondheim jest najwspanialszą kamienną budowlą kościelną norweskiego średniowiecza. Do XIX stulecia katedra św. Olafa była świątynią koronacyjną królów norweskich. Kościół ten był zbudowany przez Olafa Kyrre w wieku XII ponad grobem św. Olafa. Liczne pożary przyczyniły się poważnie do zniszczenia tej budowli, dopiero w połowie XIX w. nadano jej wygląd dzisiejszy. Poza katedrą znajduje się dawna rezydencja arcybiskupia Kongsgard, odnowiona i przywrócona do dawnej świetności, poświęcona dzisiaj na miejsce obchodów i wystaw.

Jeżeli czas nam pozwoli, możemy udać się na małą wycieczkę w najbliższą okolicę miasta. Mianowicie, w odległości zaledwie dwóch kilometrów od Trondheim w kierunku północnym leży wysepka Munkeholmen, na której mieści się stara forteca, gdzie w niełasce zakończył ostatnie dni życia kanclerz duński, hr. Griffenfeld. Wieczorem proponujemy restauracje hotelu Britannia (koncert), Dronningensgate 5, H. Feniz na rynku głównym (Torv), Grand-Hotel, Kongensgate 26/28, Hotel d'Angleterre, Nordregate 19, lub kawiarnie: Hospitset Cafe, Angelsgate 10, Cafe Gimle, Sondregate 5, Trondheimer Kaffistova, Prinsensgate 27, oraz variete „Tivoli", Illevolden, wreszcie kina.

Na północ od Trondheim rozpoczyna się Nordland, zwany dawniej Helgeland. Kraina ta, dzięki swemu bogactwu, zwłaszcza ryb i zwierząt futerkowych, odegrała poważną rolę w dziejach Norwegji. Z biegiem jednak czasu ośrodki życia norweskiego przeniosły się na południe. Przez tereny Nordlandu przechodzi granica Koła Podbiegunowego. Obserwować tu będziemy zadziwiające dla nas zjawisko niezachodzącego słońca. Tubylczymi mieszkańcami tej fantastycznej ziemi są ptaki i Lapończycy.

Z Trondheim udajemy się naszym okrętem w powrotną drogę. Około Beian opuszczamy fjord i skierujemy nasz szlak ponownie na Północ. Około wysp Hestmannoy przekroczymy **Krąg Polarny**, gdzie bandera polska zawita dopiero poraz trzeci. Dobra tradycja marynarska przekroczenie Kręgu Polarnego ceni sobie niemniej od przebycia równika, dlatego napewno pasażerowie naszego okrętu święcić



Bergen
port i rynek
rybny.



Bergen
fragment
portu
rybackiego



Bergen
widok
ogólny.

będą tę uroczystość. Ale już jesteśmy na wysokości naszego najbliższego celu podróży — lodowca Svartisen.

Jest to pod względem wielkości drugi z kolei lodowiec. Rozległe pola śnieżne spływają daleko na fjordy i doliny. Szczyty lodowca: Snotind (1599 m.), Helgelandsbukken (1454 m) i Bloktinden (1032 m). Do lodowca prowadzą liczne fjordy. Najbardziej interesujący, którym zresztą popłyniemy, to Holandsfjord. Z tej strony panującym nad horyzontem szczytem lodowca będzie Helgelandsbukken. W dalszej naszej podróży na północ, po opuszczeniu Holandsfjordu, wkroczymy w strefę najpiękniejszej części naszej wycieczki Wpłyniemy mianowicie na wody szeroko rozłożonego Vestjordu, który liczy 200 kilometrów długości i 85 km szerokości. Od strony zachodniej fjord ten jest oddzielony od oceanu Atlantyckiego skalistą ścianą Lofotów. **Co to są Lofoty i Vesteralen?** Jest to wydłużona grupa górzystych wysp i wysepek, dziwnie wyrzeźbionych przez działanie lodowców i wód, strzępiastych, poprzecinanych spadkiem wód i licznemi zatokami. Wyspy te leżą tak blisko jedna drugiej, że wydają się być jedną zwartą całością. Nad cichemi wodami zatok stoją ostrokończaste, dzikie, fantastyczne góry, częściowo pokryte śniegiem, częściowo zielenią. Około Lodingen okręt nasz zwróci się na wschód i wpłynie do Ofotfjordu. Na malowniczych brzegach Ofotfjordu leży wiele pomniejszych miejscowości. W głębi lądu widnieje śniegiem pokryty szczyt góry Kongsbaktinden (1576 m). Nad zatoką tej samej nazwy leży **Narvik.** Do tego portu zawinie nasz okręt. Miasto to liczy 9000 mieszkańców. Posiada ono duże składy portowe, które służą do przeładowywania szwedzkiej rudy żelaznej z Kieruny, wysyłanej do przemysłowych okręgów Europy. Ponadto Narvik jest ośrodkiem handlowym przemysłu rybnego i szwedzkiego drzewa budowlanego. Położenie miasta na półwyspie, otoczonego Rombaksfjordem, Harjangenfjordem, Ofotfjordem i Beisfjordem, jest bardzo malownicze. Na zapleczu miasta wznoszą się w kierunku południowym i północnym wysokie góry.

Sześciogodzinny pobyt w Narvik pozwoli nam również wyjrzeć poza granice miasta, a więc możemy udać się na Beisfjord. Przejażdżkę tę można odbyć w pół godziny. Lub też do Gratangen, stacji turystycznej, skąd rozpościerają się wspaniałe widoki. Na wycieczkę tę potrzeba nam będzie półtorej godziny czasu.

Narvik będzie najdalej wysuniętym na północ punktem, który osiągniemy w czasie naszej wycieczki. Zawędrowaliśmy tutaj daleko poza krąg polarny, między 68 a 69 stopień szerokości geograficznej. Oddaliliśmy się więc o 13 stopni geograficznych od portu gdyńskiego.

W dalszym ciągu naszej podróży, po wypłynięciu z portu Narvik, zdążać będziemy na południe. Po dwudniowej żegludze zatrzymamy się dopiero na wysokości More Fylke. Jest to kraina pocięta niezliczoną ilością fjordów i strumieni, które ją dzielą na mnóstwo wysp i półwyspów.

Wnętrze lądu nosi zdecydowany charakter wysokogórski i należy do najpiękniejszych okolic zachodniej Norwegji. Okręt nasz będzie lawirował wśród wysokogórskich brzegów, licznie rozgałęziających się





Widoki Geirangerfjordu.

fjordów, wreszcie wpłynie na ciemne wody Geirangerfjordu, ocienionego śniegiem lub zalesionemi zboczami górskiemi, wśród których szumią liczne wodospady. Przy wjeździe do fjordu szczyty górskie: z prawej strony Nokkennibba, z lewej — dziki Grauthorn. Do najpiękniejszych wodospadów należy Knivsflafossene (z lewej) i „de syvsöstre“ (siedem sióstr). W porze letniej widać tylko trzy większe z tych wodospadów, a legenda ludowa powiada, że pozostałe, niewidoczne siostry powychodziły zamąż. Na ostatniem zagięciu fjordu masyw skalisty Prekestolen. Wreszczie na zakończeniu fjordu miejscowość **Merok**, leżąca u wejścia do doliny Geirangen. Z Meroku możemy wyruszyć na małą wycieczkę w stronę hotelu Utsikten, piękną krętą drogą ze wspaniałemi widokami na góry, fjord i wodospady.

Znowu dwa dni przebędziemy na morzu, by z kolei zawinąć do ostatniego już na naszym szlaku portu Norwegji — Bergen, leżącego w głębi Byfjordu.

Bergen. Bergen liczy 100.000 mieszkańców i jest drugiem pod względem wielkości miastem Norwegji. Jest to jedno z najstarszycn miast i najważniejszych portów zachodniej połaci Norwegji. Okolice miasta górzyste. Ze względu na liczne pożary, niewiele pozostało ze starych zabytków miasta. Jeszcze nie zostały całkowicie wyrównane szczerby po wielkim pożarze w 1916 roku, gdy znowu w roku 1930 stara dzielnica miasta padła pastwą płomieni. Miasto Bergen było założone przez Olafa Kyrre pod nazwą Biorgvin. W latach 1164 i 1194 koronowali się tutaj Magnus Erlingsson i Kyrre W wieku XIV Bergen staje się stolicą i miastem rezydencyjnem. W XV wieku rozkwita miasto pod względem gospodarczym, dzięki stosunkom z Hanzą. W tym czasie daje się zauważyć liczny napływ Niemców, którzy tu zamieszkują zwarcie jedną z dzielnic miejskich. W wieku XVIII nikną ślady wpływów niemieckich. Dzisiejszy swój stan zawdzięcza Bergen komunikacji okrętowej i przemysłowi rybnemu, dla którego w Norwegji północnej odgrywa rolę centralną.

Zwiedzanie miasta możemy rozpocząć od katedry Bergeńskiej, dawnego kościoła Franciszkańskiego, zbudowanego w XIII wieku. W wiekach XVI i XIX katedra ta była odnawiana. Na rynku głównym do dnia dzisiejszego odbywają się targi rybne. W pobliżu, przed giełdą, znajduje się posąg poety Ludwika Holberga, urodzonego w tem mieście w 1684 roku. Następnie możemy się udać do Tyskebrygge, małej dzielnicy, zabudowanej drewnianemi domkami. Dawniej stały tutaj kantory Hanzeatyckie. Jeden z dworów, Finnegart, zachował się do dzisiejszego dnia i znajduje się tam obecnie muzeum Hanzeatyckie. Są tam ciekawe zbiory naczyń domowych i broni z tamtych czasów. Stamtąd udamy się do twierdzy Bergenhus z wieżami Rosenkrantza i Valkendorffa. Ta część miasta była w średniowieczu miastem biskupiem i królewskiem. Z dawnego zamku biskupiego i przeróżnych kościołów nic nie pozostało. Natomiast przetrwała sala Hakona, która była miejscem koronacji pierwszych królów norweskich, zbudowana przez Haakonsona w 1260 r. Wieża Rosenkrantza pochodzi z XIII wieku. Wracając w stronę dzielnicy Tyskebrygge, spotkamy jeden z najstarszych kościołów mia-

sta t. zw. Tyskekirken, zbudowany w XII wieku. Wreszcie w Nordnes parku, w dawnym forcie Frederiksberg, znajduje się stacja meteorologiczna. Ponadto możemy zajrzeć do Utstillingsbygningen, gdzie znajduje się muzeum rybne, przemysłu : rzemiosła, galerja obrazów i rzeźb. W Bergens muzeum znajdują się zbiory północnych ptaków oraz pięk-



Słońce o północy.

kne zbiory historyczne. W Bergen możemy skorzystać z nieznanej u nas emocji i przejechać się kolejką linową do wyniosłości Floin, skąd roztacza się piękny widok na miasto, fjord i morze. Jeżeli ktoś jeszcze chce na pożegnanie zobaczyć się z górami Norwegji, niech uda się malowniczą drogą w kierunku następnego szczytu, wreszcie do wierzchołków górskich Blamant i Rundemant, gdzie znajduje się radjostacja. Droga jest bardzo malownicza i warta trudu.

O godz. 9 wieczorem opuszczamy Bergen wraz z Byfjordem, a wkrótce znikną w mroku nocnym ostatnie zarysy lądu Norweskiego. Zatrzymamy się dopiero w Kopenhadze. Kto nie zdążył za poprzednią bytnością wszystkiego obejrzeć, ten może jeszcze teraz powetować ewentualne braki. Kogo nie pociągają już widoki miasta, może udać się na piękną wycieczkę do Helsingöru, oddalonego od Kopenhagi o 46 km. (półtorej godziny koleją). W **Helsingör** znajduje się wspaniały stary zamek Kronborg, dawniej forteca, strzegąca Sundu. Budowla ta była wzniesiona przez Fryderyka II w roku 1585. Wkoło otaczają ją wały, rowy i mury. Zamek Kronborg został uwieczniony w dramacie Szekspirowskim, bowiem Hamlet, książę duński, tutaj zamieszkiwał. W drodze powrotnej, zwłaszcza gdybyśmy odbywali ją samocho-

dem, lub wracali przez dworzec północny, moglibyśmy zobaczyć zamek Fredensborg, jesienną rezydencję królewską, zbudowany w 1720 roku z okazji zawarcia pokoju ze Szwedami. Dalej w pobliżu miasta **Hillerod** znajduje się zamek Frederiksborg, obecnie muzeum historyczne. Zamek ten wybudowany został przez Fryderyka II w 1560 roku na miejscu dawnego zamku Hillerödsholm i był miejscem koronacji królów duńskich. Frederiksborg był ulubionem miejscem króla Fryderyka VII, który tutaj przebywał ze swoją trzecią żoną, hrabiną Danner. W 1859 roku pożar zniszczył zamek. Dawna kaplica zamkowa służy obecnie jako kościół miejski dla mieszkańców Hilleröd. Z okien wagonu w Lyngby zobaczymy jeszcze mały zamek Sorgenfri (Sans Souci), który pełni rolę letniej rezydencji królewskiej.

Poza wymienionemi miejscowościami, możemy z Kopenhagi udać się do **Roskilde** (31 km.). Jest to bardzo stare małe miasteczko, położone nad głęboko wrzynającym się w ląd fjordem tej samej nazwy. Tutaj zwiedzimy piękny zabytek średniowiecza — katedrę, miejsce spoczynku królów duńskich, dawniej kościół metropolitalny państwa. Najstarsza budowla kościelna na tem miejscu była zbudowana, jak twierdzą jedni, przez biskupa Absalona; przez jego następcę — Petera Sunesona, jak twierdzą drudzy.

O godzinie 18 wyruszamy z Kopenhagi w kierunku południowo-wschodnim — do Gdyni.

W czasie naszej wycieczki, która trwała 15 dni i 2 godziny przepływamy 3.099 mil morskich.

Mieczysław Przybyłowicz.

Poziom morza

Teoretycznie może poziom morza ulec zmianie z dwóch przyczyn, to jest: bądź przez zwiększenie lub zmniejszenie się masy wody, bądź też przez podniesienie lub obniżenie się dna morskiego. Pierwsza z tych przyczyn odegrała niezawodnie wielką rolę w odległych epokach geologicznych, kiedy oceany zapełniły się stopniowo przez kondensowanie się pary wodnej z bardzo gęstej podówczas atmosfery, w miarę, jak wystygała skorupa ziemi. Ziemia przechodziła następnie, na zmianę, to okresy lodowate i dyluwjalne, to znowu gorące i suche, podczas których przeważało, kolejno, kondensowanie się względnie wyparowywanie wody, skutkiem czego poziom morza ulegał znacznym zmianom. Ostatecznie doszło jednak do pewnej równowagi, która trwa i obecnie, zwłaszcza, że nasza atmosfera zawiera już tak mało wody, iż nawet całkowite skondensowanie się jej nie podniosłoby poziomu oceanów o dziesięć centymetrów. Wszelkie teraźniejsze zmiany poziomu z tej pierwszej przyczyny możemy więc uważać za wykluczone.

Inaczej przedstawia się zagadnienie zmiany poziomu z powodu przemian wysokości dna morskiego.

Dno oceanów zmienia bowiem prawie ustawicznie swoją wysokość, zmienia się też często kształt ich brzegów. Jak jednak wykazują dotychczasowe badania, jest to zjawisko ściśle zlokalizowane na pewnych linjach. Jedna z nich przebiega mniejwięcej na około Oceanu Spokojnego, a druga biegnie przez Birmanję, Indje Północne, Persję, Małą Azję, Morze Śródziemne, okolice wysp Kanaryjskich, Antyle i Środkową Amerykę. Wobec trwania tych zjawisk zachodzi pytanie, czy można uważać „poziom morza“ za stałą podstawę pomiarów wzniesień powierzchni ziemi?

Opierając się na długich obserwacjach, możemy na to pytanie odpowiedzieć twierdzeniem, że z tem zastrzeżeniem, że odpowiedź nasza będzie ważna na czas ograniczony, sto a może dwieście lat i to pod warunkiem, że nie zajdą jakieś nagłe i katastrofalne zmiany powierzchni ziemi.

Ustalając linję poziomu morza jako podstawę poziomów, trzeba oczywiście uwzględnić jeszcze takie zjawiska, jak przypływ i odpływ oraz chwilowe wzniesienie się powierzchni wody w pobliżu wybrzeża z powodu ulewnego deszczu, wiatru lub wzmożonego dopływu wody rzecznej w pobliżu ujść. Wypośrodkowuje się więc w ściśle określonych punktach wybrzeża, za pomocą specjalnych aparatów pomiarowych pewien „poziom przeciętny“, którego ewentutalne zmiany są kontrolowane przez codzienne obserwacje.

Jest oczywiście wykluczonem zmieniać, po każdem stwierdzonem odchyleniu poziomu, na mapach i w podręcznikach geografji wszelkie dane cyfrowe, dotyczące wzniesień terenu i wysokości gór. Pozostają one więc, jak zresztą wszystko na tej ziemi, tylko względnemi wartościami.

Tonaż światowej floty handlowej
według rejestru Lloyd'u angielskiego na rok 1932

Kraj	Ilość okrętów	Tonaż brutto t. r.
Anglja	10.686	23.379.999
Argentyna	340	327.980
Belgja	238	547.470
Brazylja	311	498.789
Chili	116	184.298
Chiny	234	333.256
Danja	717	1.145.257
Estonja	137	93.397
Finlandja	318	312.097
Francja	1.653	3.566.227
Gdańsk	41	204.716
Grecja	539	1.397.782
Hiszpanja	842	1.227.370
Holandja	1.429	3.118.170
Honduras	36	97.198
Italja	1.347	3.335.673
Japonja	1.969	4.276.341
Jugosławja	181	361.606
Łotwa	127	206.686

Kraj	Ilość okrętów	Tonaż brutto t. r.
Meksyk	34	41.820
Niemcy	2.157	4.229.235
Norwegja	1.990	4.065.506
Panama	43	131.400
Peru	39	64.686
Polska	30	66.156
Portugalja	261	276.357
Rosja	386	603.836
Rumunja	31	65.921
Szwecja	1.428	1.704.669
Turcja	190	179.287
U. S. A.	4.007	13.642.183
Wenezuela	45	62.827
Inne państwa	369	314.758
Razem . . .	32.344	70.131.040

Okręty morskie polskiej floty handlowej

Poniższy spis obejmuje okręty tylko powyżej 100 ton rej. brutto)

L. p.	NAZWA	Rodzaj	Tonaż brutto t. r.	Rok budowy	Właściciel
1	Basia	Ż. M.	102,6	1903	Polsko-Holend. Sp. Śl
2	Chorzów	P	845	1921	Żegluga Polska
3	Cieszyn	P	1.402,1	1931	Żegluga Polska
4	Dar Pomorza	Ż. M.	1.567	1929	
5	Gdańsk	P	538	1927	Żegluga Polska
6	Gdynia	P	549	1927	Żegluga Polska
7	Halina	P	173	1902	Polsko-Holend. Sp. Śl
8	Irena	Ż. M.	113,6	1915	Polsko-Holend. Sp. Śl
9	Jadwiga	P	270,2	1928	Żegluga Polska
10	Kasia	Ż. M.	113,3	1915	Polsko-Holend. Sp. Śl
11	Katowice	P	1.994,6	1926	Żegluga Polska
12	Kornella	P	193	1903	Polsko-Holend. Sp Śl
13	Kościuszko	P	6.522	1915	P. T. T. O.
14	Kraków	P	2.018,1	1926	Żegluga Polska
15	Lublin	P	1.408,9	1932	Pol.-Bryt.
16	Lwów	P	1.408,7	1932	Pol.-Bryt.
17	Marja	P	201	1916	Polsko-Holend. Sp. Śl
18	Polonja	P	7.499,7	1910	P. T. T. O.
19	Poznań	P	2.017,5	1926	Żegluga Polska
20	Premjer	P	3.540,1	1922	Pol.-Bryt.
21	Pułaski	P	6.344,9	1912	P. T. T. O.
22	Rewa	P	2.375,7	1906	Pol.-Bryt.
23	Robur III	P	1.894,2	1923	„Polskarob"
24	Robur IV	P	1.994,6	1930	„Polskarob"
25	Robur V	P	1.974,7	1930	„Polskarob"
26	Robur VI	P	2.088,5	1922	„Polskarob"
27	Śląsk	P	1.402,1	1931	Żegluga Polska
28	Tczew	P	760,4	1925	Żegluga Polska
29	Toruń	P	2.018,3	1925	Żegluga Polska
30	Ursus	P	166,5	1925	Żegluga Polska
31	Wanda	P	270,3	1928	Żegluga Polska
32	Wanda	P	188	1915	Polsko-Holend. Sp. Śl
33	Warszawa	P	2.486,5	1916	Pol.-Bryt.
34	Warta	P	2.493	1916	Żegluga Polska
35	Wilno	P	2.018,1	1926	Żegluga Polska
36	Wisła	P	3.108	1928	Żegluga Polska
37	Zofja	Ż. M.	107	1911	Polsko-Holend. Sp. Śl
	Razem . . .		64.168,2		

Uwaga: W r. b. T-wo połowu śledzi „Mewa" zakupiło 15 statków rybackich o łącznej pojemności około 3.000 t. r. br.

Największe okręty handlowe

L. b.	Nazwa okrętu	Bandera	Pojemność t. r. br.	Szybkość Mm./g.	Rok bud.
1.	P. Leviathan	U. S. A.	59.957	26	1914
2.	P. Majestic	Anglja	56.621	26	1921
3.	P Berengaria	"	52.226	24	1912
4.	P. Bremen	Niemcy	51.656	28	1929
5.	P. Europa	"	49.746	28	1928
6.	P. Olympic	Anglja	46.439	23	1911
7.	P. Aquitania	"	45.647	24	1614
8.	P. Ile de France	Francja	43.153	24	1926
9.	P. Paris	"	34.569	22	1921
10.	P. Homeric	Anglja	34.351	21	1922
11.	M. Augustus	Italja	32.650	20	1927
12.	P. Roma	"	32.583	22	1926
13	P. Columbus	Niemcy	32.565	22	1922
14.	P. Mauretania	Anglja	30.696	26	1907
15.	P. Statendam	Holandja	29.511	18	1929
16.	P. Cap Arkona	Niemcy	27.561	21	1927
17.	P. Belgenland	Anglja	27.132	17½	1917
18.	P. Conte Grande	Italja	25.661	22	1928
19.	P. Empress of Scotland	Anglja	25.160	17	1905
20.	P. Adriatic	"	24.671	18	1906
21.	P. Conte Biancamano .	Italja	24.416	21	1925
22.	M. Vulcania	"	23.970	20	1928
23.	M. Saturnia	"	23.940	20	1922
24.	M. Alkantara	Anglja	22.181	17½	1926
25.	M. Asturias	"	22.071	17½	1925
26.	M. Kungsholm	Szwecja	20.223	17	1928
27.	M. Carnavon Castle . . .	Anglja	20.063	18	1926

P— parowiec, M— motorowiec, Mm g mil morskich na godzinę

Granice morskie państw europejskich

Kraj	Długość wybrzeża w km	Kraj	Stosunek proc. granicy morsk. do granic wogóle
Anglja	5.874	Anglja	100
Italja	4.950	Danja	97,9
Rosja	4.000	Italja	75,1
Norwegja	3.175	Hiszpanja	65,4
Francja	2.850	Szwecja	60,4
Szwecja	2.687*)	Estonja	59,2
Danja	2.200	Norwegja	58,7
Hiszpanja	3 144	Holandja	57,6
Niemcy	1.733	Rosja urop.	54,3
Finlandja	1.646	Francja	50,7
Jugosławja	1.205	Portugalja	46,8
Holandja	950	Finlandja	35,1
Estonja	850	Jugosławja	33,4
Portugalja	775	Łotwa	28,8
Łotwa	450	Niemcy	22,6
Rumunja	420	Rumunja	16,3
Bułgarja	311	Bułgarja	14,4
Polska	140	Litwa	7,2
Litwa	91	Belgja	5,0
Belgja	65	Polska	2,5

*) bez szcher i fjordów.

Polska a Państwa nadbałtyckie

Obszar tys. km kw.		Ludność w milj.		Flota handlowa w tys. ton rej. br.	
Niemcy	472	Niemcy	65	Niemcy	4,229
Szwecja	448	Polska	33	Szwecja	1,705
Polska	388	Szwecja	6,1	Danja	1,145
Finlandja	388	Danja	3,9	Finlandja	312
Łotwa	66	Finlandja	3,6	Łotwa	207
Litwa	53	Litwa	2,3	Estonja	93
Estonja	47	Łotwa	1,9	Polska	64
Danja	44	Estonja	1,1	Litwa	—

Z Gdyni do większych portów kuli ziemskiej odległość w milach morskich.

1 mila morska = 1852 m.

Aberdeen	875
Acapulco	6.900
Adaleida (S)	11.410
(N)	12.530
(P)	14.240
Aden	5.340
Akkra	4.540
Albany	10.130
Alexandria	3.785
Algier	2.400
Amoy	10.660
Amsterdam	634
Antwerpja (Westgat)	760
(Ostgat)	730
Apia (P)	11.240
(S)	12,560
Archangielsk	2.271
Arica	7.394
Auckland (P)	12.140
(S)	13.300
(H)	13.040
(N)	14.290
Antofogasta	7.590
Bahia Blanca	7.300
Baltimore	4.400
Banana	5.550
Bangkok	9.790
Batavia	9.210
Batum	4.360
Barcelona	2.465
Belfast	1.340
Belize	5.640
Bermuda	3.740
Bibundi	5.105
Bilbao	1.440
Bishop Rock	1.053
Bombay	6.980
Bordeaux	1.300
Boston	3.690
Boulogne	768
Bremerhaven	507
Brisbane (S)	12.590
(P)	13.260
Bristol	1.205
Brunsbüttel	492
Buenos-Aires	7.020
Bushire	7.210
Cadiz	1.930
Calkuta	8.660
Callao	6.810
Charleston	4.180
Cherbourg	888
Colombo	7.410
Colon	5.380
Constanca	3.991
Coquimbo	7.906
Coronel	8.278
Corinto	6.160
Coruna	1.388
Delagoa-Bay	7.990
Dover	743
Drontheim	996
Durban	7.690
Edinburg	842
Esbjerg	584
Falmouth	1.016
Fernando-Noronha	4.540
Fiume	3.575
Fremantle (S)	10.080
(N)	11,820
Foochow (Fuczau)	10.820
Galac	4.120
Galveston	5.720
Genua	2.845
Gibraltar	1.985
Glasgow	1.405
Grimsby	723
Mollendo	7.240
Montreal	3.820
Montedeo	6.900
Mozambique	7.460
Malaga	2.049
Malta	2.965
Marseille	2.675
Nagasaki	11.410
Neapol	2.990

Hamburg	533	Paramaribo	4.640
Hemmerfest	1.621	Pascamoyo	6.500
Havre	859	Payta	6.210
Halifax	3.360	Penang	8.680
Holtenau	546	Pentland Firth	910
Hongkong	10.410	Pernambuco	4.810
Honolulu	10.160	Pisagua	7.450
Horta	2.250	Plymouth	967
Iquique	7.462	Ponta Delgada	2.170
Jacmel	4.870	Port Said	3.905
Kamerun	5.200	Pireus	3.470
Kap Finisterre	1.430	Port Artura	11.610
Kap Horn	8.240	Puerto Cabello	4.950
Kapstadt	6.780	Queenstown	1.200
Kartagena	2.173	Rangoon	8.660
Kingston	4.960	Rio de Janeiro	5.905
Kobe	11.710	Rotterdam	670
Konakri	3.680	San-Francisko	8.760
Konstantynopol	3.795	Santa Cruz	6.630
La Guaira	4.840	San Diego	8.430
Las Palmas	2.375	San Jose	6.350
Leith	850	Santa Barbara	8.500
Leixees	1.546	Sebastopol	4.095
Liverpool	1.299	Sierra Leone	3.600
Lizbona	1.710	Singapore	8.970
Lome	1.710	Southanmpton	860
London	783	St. Thomas	4.420
Magellana cieśnina		Sydney (S)	12.190
(Punta Arenas)	8.116	(P)	13.280
Madera	2.170	(N)	13.310
Manila	10.890	Taganrog	4.406
Mauritius	7.640	Tanger	2,017
Mazatlan	7.540	Teneriffa	2,375
Melbourne (S)	11.760	Trapezund	4,275
(N)	12.740	Triest	3.665
(P)	13.640	Tyne	770
New-York	3.940	Warna	3,950
New-Orlean	5.440	Weser - okręt latarniowy	440
Nordkap	1.378	Vigo	1.460
Odesa	4.126	Vlissingen (Westgat)	713
Oporto	1.450	(Ostgat)	685
Padang	8.740	Władiwostok	12.010
Palermo	2.895	Yokohama (S)	11,920
Panama	5.440	(P)	13,460
Para	4.840		

(S) oznacza drogę przez Kanał Sueski, (P) — przez Kanał Panamski, — (N) — dokoła Przylądka Dobrej Nadziei, (K) — dokoła Kap Horn.

Z Gdyni do większych portów Bałtyku

Apenrade	363
Arensburg	262
Assens	358
Baltish Port	372
Dźwinoujście (Dünamünde)	312
Eckernförde	336
Flensburg	357
Fredericia	380
Friedrichshaven	381
Gamlakarleby	640
Gäfle	445
Göteborg	378
Greifswald	216
Hals	364
Hangö	353
Haparanda	735
Hapsal	327
Heiligenhafen	309
Helsinki	418
Helsingör	268
Kalmar	170
Kalundborg	369
Karlskrona	155
Kilonja (Kiel)	331
Kjöge	245
Leningrad	574
Kłajpeda	110
Kołobrzeg	145
Kjöbenhavn (Kopenhaga)	250
Korsör	338
Kristianestad	503
Kronstadt	558
Królewiec	60
Liepaja	159
Lulea	700
Malmö	249
Nikolajstad	575
Nyborg	341
Oskarshamn	209
Oslo	518
Piława	40
Rügenwaldemünde	111
Pitea	675
Ryga	320
Skagen-okręt latarniowy	391
Stockholm	336
Swinoujście (Swinemünde)	191
Szczecin	227
Tallin	395
Travemünde	308
Uleaborg (Oulu)	725
Warnemünde	268
Windawa	201
Visby	200
Wismar	302

Ile angielskich stóp sześciennych przestrzeni zajmuje 1 tona ładunku:

Antymon, ruda	20
Asfalt	17
Balast — piasek	19—20
„ — żwir	19
„ — ziemia c. a.	24
„ — woda	35
Bawełna, 4½ beli = 1 tona	125
Bekony, wieprzowe	66
Benzyna w beczkach	80
Boraks, w workach	42
Brykiety	45
Cebula, w skrzyniach	78
Cement	40
Cukier, w workach	50
Cygara, w skrzyniach	180
Cynamon, w belach	140
Cykorja w workach	100
Cykorja luźna	85
Drzewo:	
Dąb — belki	39
Dąb — deski grube	60
Dąb — deski cienkie	65—85
Dąb — podkłady	60
Dąb — klepki	56—72
Jesion	60
Cedr	100—110
Olcha	58
Mahoń, jak dąb	
Sosna	84
Orzech 10% więcej od dębu.	
Fajansowe wyroby	125
Fosfaty wap.	30
Fosfor	20
Gips w workach	43
Granit	16—19
Gutaperka	65—70
Herbata	100—110
Indygo, w skrzyniach	62
Juta	58—59
Kamfora, w skrzyniach	68
Kawa, w workach	60
Krochmal w skrzyniach	80
Koks	70—90
Koniak	66
Konopie, oczyszczone	120
Konopie nieoczyszczone	180
Konopie siemię, w workach	70
Kopran	75—90
Korek	400—440
Magnezja	60—70
Makaron w skrzyniach	110
Makuchy, w workach	60
Makuchy luźne	50
Makuchy lniane	54
Marmur, w blokach	14
Marmur w płytach	17—20
Melas (syrop)	70
Mydło, w skrzyniach	46
Nafta, w beczkach	70
Oliwki, w skrzyniach	68
Oliwa, w beczkach	80
Ołów	8
Owoce:	
Pomarańcze, w skrzyniach	90
Jabłka w skrzyniach	90
Melony, w skrzyniach	80
Cytryny, w skrzyniach	85
Migdały, łuszczone	52—60
Migdały niełuszczone	108—120
Figi	48
Rum, w beczkach	66—70
Ryż w workach	45
Sago	55
Saletra, w workach	36
Ser, w skrzyniach	70
Siano, pras. w belach	117—125
Śledzie, w beczkach	78
Soda	54
Sól	37
Stearyna, w workach	100
Superfosfaty	40
Świece, w skrzyniach	56
Szczecina	120—130
Szklane wyroby, opakowane	130
Szklane szyby, w skrzyniach	41
Szmaty, w belach	140
Tran, w beczkach	80
Tytoń, w belach	52—70
Węgiel	40—47
Włosie końskie, w belach	280
Wódka, w beczkach	70
Ziemniaki, w workach	55
Zboża:	
Pszenica	45—48
Żyto, w workach	60
Żyto luźne	50—55
Owies w workach	75—80
Owies luźny	70
Fasola, groch, w workach	47
Fasola, groch, luźna	44
Kukurydza, luźna	50
Siemię słonecznika, luźne	100
Żelazo, lane	10
Żelazo, w sztabach	15

Miary i wagi

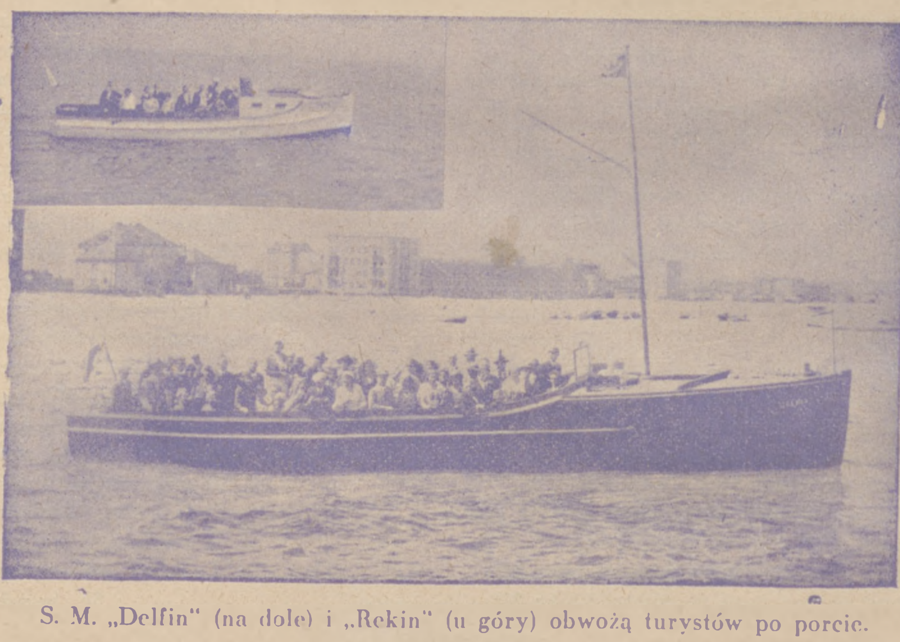
1 tona rejestrowa	= 100 sześcien. stóp angielsk.	= 2,83 m. sześcien.
1 standard petersb.	= 165 sześcien. stóp angielsk.	= 4,672 m. sześcien.
1 standard göteborski	= 180 sześcien. stóp angielsk.	= 5,197 m. sześcien.
1 Load	= 50 sześcien. stóp angielsk.	= 1,416 m. sześcien.
1 Cord (U. S. A.)		= 3,625 m. sześcien.
1 Angiel. shipping ton	= 42 sześcien. stóp angielsk.	= 1,19 m. sześcien.
1 Angielska tona measurement	= 40 sześcien. stóp angielsk.	= 1,133 m. sześcien.
1 Tona wagowa angielska		= 1,016 kg.
1 Tona metryczna		= 1,000 kg.
1 Mila morska = 10 kablom		= 1,852 m.
1 Kabel		= 185 m.

1 metr sześcienny	= 35,317 stóp sześciennych
1 metr sześcienny	= 0,7063 loads
1 metr sześcienny	= 0,3532 tony rejestrowej
1 metr sześcienny	= 220,1 galonów
1 litr sześcienny	= 0,2201 galonów
1 litr sześcienny	= 1,75 pints.

Promień równikowy ziemi	= 6.377,397 km
Promień biegunowy ziemi	= 6.356,079 km
Spłaszczenie	= 1.299,15 km
Koło równikowe	= 40.070,368 km
Koło południkowe	= 40.003,423 km
stopień szerokości na równiku	= 111,307 km
Koło szerokości na biegunie	= 0 km
Największa długość 1° na południku	= 111,680 km
Najmniejsza długość 1° na południku	= 110,564 km
Średnia długość 1° na południku	= 111,121 km
Powierzchnia kuli ziemskiej	= 509.950,714 km. kwadr.
Powierzchnia lądów — około (29,2%)	= 149.000.000 km. kwadr.
Powierzchnia oceanów i mórz (70,8%)	= 361.000,000 km. kwadr.
Powierzchnia strefy gorącej (39,8%)	= 202.960,384 km. kwadr.
Powierzchnia strefy umiarkowanej (52%)	= 265.174,371 km. kwadr.
Powierzchnia strefy zimnej (8,2%)	= 41.815,959 km. kwadr.
Objętość ziemi	= 1.082.841.300,000 m. sześcien.
Waga ziemi	= c. a. 6 kwadryljonów kg.
Długość ekliptyki	= 939.120,000 km.
Średnia odległość ziemi od słońca	= 149.481,000 km.
Średnia odległość księżyca od ziemi	= 384,400 km.
Okres obrotu ziemi około słońca	= 365 d. 5 godz. 48 min. 46 sek.
Okres obrotu ziemi około swej osi	= 23 godz. 56 m. 4 sek.
Przeciętna szybkość biegu ziemi dokoła słońca	= 29,8 km/sek.
Szybkość obrotu ziemi na równiku	= 465 m/sek.
Szybkość obrotu ziemi na równoleżniku 50°	= 300 m/sek.
Szybkość obrotu ziemi na równoleżniku 80°	= 81 m/sek.



Gdynia. — Falochron podczas burzy.



S. M. „Delfin" (na dole) i „Rekin" (u góry) obwożą turystów po porcie.

Gdynia miasto



Szczyt Kamiennej Góry, na którym stanie Bazylika Morska.

Budowa i szybki rozwój portu, w ciągu kilku lat, całkowicie zamienił dotychczasową wieś rybacką w miasto, o przeszło 50 tys. mieszkańców.

Kredyty budowlane, szerokie przywileje i dalekoidące ulgi podatkowe, udzielane gminie i przedsiębiorstwom — dla popierania rozbudowy i rozwoju gospodarczego Gdyni, dalej przyśpieszyło tetmpo zabudowy i napływu ludności.

Zabudowa odbywa się według szczegółowo opracowanego planu regulacyjnego.

Obecnie Gdynia posiada liczne budynki publiczne i prywatne w tem: 3 kościoły, 3 szpitale, 5 szkół; kolonje: rybacka, urzędnicza i robotnicze, w postaci olbrzymich bloków; straż pożarną, elektrownię i gazownię.

Gdynia jest ośrodkiem turystycznym, wszelkiego rodzaju zjazdów i zawodów sportowych.

Do Gdyni i licznie rozrzuconych na całym wybrzeżu kąpielisk morskich, w sezonie letnim, przybywają kuracjusze z kraju i zagranicy.

Wygodna komunikacja statkami Ż. P. i autobusami Miejskiego Tow. Kom., zapewnia rozwój również i okolicy, a kilkadziesiąt pociągów dziennie i polska linja lotnicza utrzymują połączenie z całą Polską i Europą.

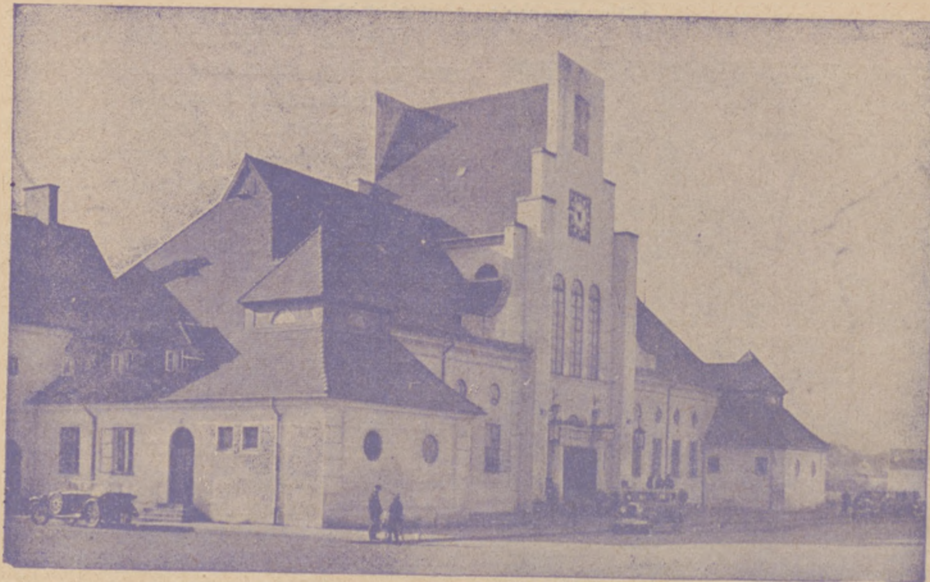
Miasto posiada wygodne hotele, pensjonaty, liczne restauracje, kawiarnie, dancingi — kabarety, kina itp.

Życie społeczne, kulturalne i zawodowe, koncentruje się w Gdyni w klubach i stowarzyszeniach, których jest przeszło 100.

W Gdyni wychodzą 3 pisma codzienne i kilka czasopism.

GODNE WIDZENIA OBJEKTY.

Dworzec, Bank Polski, poczta i stacja automatycznej centrali telefon., Bank Gospodarstwa Krajowego, gmach S. A. „Żegluga Polska", Obserwatorjum Morskie P. I. M., stacja oczyszczania ścieków — (studnie Imhoffa), elektrownia, Szkoła Morska, Instytut T. P. i H.. M. gmach Kolonji Robotniczej na Grabowie, Chłodnia, Łuszczarnia Ryżu, Olejarnia, Hala Rybna, starożytny kościółek w Oksywiu.



Gdynia -- dworzec kolejowy.



Statek podczas burzy na pełnem morzu.

BANKI

1) Bank Polski, 10 Lutego, tel. 1920.

2) Bank Gospodarstwa Krajowego, ul. 10 Lutego, tel. 1726.

3) Bank Zachodni, ul. 10 Lutego, tel. 1762, 1763.

4) Państwowy Bank Rolny, Plac Dworcowy, tel. 1723.

5) Komunalna Kasa Oszczędności, ul. Świętojańska, tel. 1270, 1271, 1772.

Towarzystwo Budowy Osiedli w Gdyni

Gdynia, przed kilku jeszcze laty uboga wioska rybacka, rozwija się w tempie prawdziwie amerykańskiem i dosięga obecnie rozmiarów największego na Pomorzu miasta, siedziby Województwa Pomorskiego — prastarego Torunia. Niezależnie od gmachów, wznoszonych przez osoby prywatne, przedsiębiorstwa przemysłowe, handlowe, na przedmieściach Gdyni powstaje w ostatnich kilku miesiącach szereg osiedli, budowanych wzorowo przez powołane niedawno do życia Towarzystwo Budowy Osiedli w Gdyni, S. A., populuarnie zwane w skrócie „Tebeo" (T. B. O.).

T. B. O. powołane zostało do życia przez zarząd miasta Gdyni, celem prowadzenia racjonalnej gospodarki parcelacyjnej i budowlanej na obszarach dawnych domen państwowych lub resztówek, oddanych miastu przez Państwo, oraz celem wzorowej zabudowy tych obszarów, na których — jak się to wszędzie zdarza — mogliby spekulanci uprawiać niepożądaną gospodarkę ze szkodą dla mieszkańców i wyglądu nowopowstającego miasta.

Wszystkie akcje T. B. O. znajdują się w posiadaniu gminy miasta Gdyni, prezesem Rady Nadzorczej jest Komisarz Rządu, a Komisję Rewizyjną tworzą członkowie Rady Miejskiej.

T. B. O. otrzymało na własność, do parcelacji i zabudowy następujące obszary:

1) działki leśne
500 metrów od centrum City
2) tereny na Oksywiu
2.500 metrów od centrum City
3) tereny na Pogórzu Górnem
3.500 metrów od centrum City
4) tereny na Pogórzu Dolnem
3.000 metrów od centrum City

W toku przekazania znajdują się tereny:

1) Redłowo (dawna maj. ziemska)
1.000 metrów od centrum City
2) Witomino (dawn. maj. ziemska)
1.500 metrów od centrum City
3) Grabowo (dawna maj. ziemska)
1.000 metrów od centrum City

We wrześniu 1932 r. T. B. O. przystąpiło do zabudowy Witomina, dokąd została przeniesiona z nad morza, z obrębu portowego, t. zw. dzielnica chińska; są to nędzne, zdesek sklecone budy, służące za mieszkania robotnikom portowym, których, wobec rozwijania się portu, do Gdyni wciąż przybywa. Na miejscu tych bud powstają wzorowe domki murowane i drewniane, wznoszone przez T. B. O., urządzone według najnowszych wymagań techniki i hygjeny. Na Witominie pobudowano dla propagandy siedem domków drewnianych, każdy dla jednej rodziny, skła-

dający się z dwu izb i ubikacyj gospodarczych. — Każdy domek posiada oświetlenie elektryczne, wodociąg i kanalizację. We wszystkich ubikacjach jest dużo pomieszczenia, powietrza i światła, a obok domku parcela, na której urządzone będzie drobne gospodarstwo ogrodniczo-hodowlane (kury i króliki). Ma to na celu zaopatrywanie rynku gdyńskiego w warzywa i nabiał, aby tym sposobem uniezależnić Gdynię od dostaw z Gdańska i spowodować obniżenie dotychczasowych dowolnych cen na konieczne produkty.

Dla zorganizowania wzorowej gospodarki ogrodniczo-hodowlanej założono na Witominie hodowlę rasowych kur nośnych, t. zw. karmazynek i rasowych królików: hodowla ta prowadzona jest przez wytrawnego instruktora. Każde więc gospodarstwo będzie zaopatrzone w kury i króliki z tej hodowli. Jest rzeczą zrozumiałą, że w niedalekiej przyszłości Witomino, które zamieni się we wzorową kolonję ogrodniczo-hodowlaną, może odegrać poważną rolę w produkcji ogrodowizn, nabiału, króliczego mięsa i skórek, oraz tak cennego (50 zł kilo) produktu, jakim jest co miesiąc wyczesywana sierść królicza.



Szereg drewnianych domków mieszkalnych

Wzniesionych w 1932 r. 7 domków drewnianych stanowi znakomitą propagandę i zachętę dla drobnych ciułaczy do osiedlania się na Witominie, gdzie T. B. O. wznosi także domki murowane.

T. B. O. prowadząc racjonalną gospodarkę parcelacyjną i budowlaną, gromadzi fundusz ze sprzedanych parcel, dzięki czemu tworzą się zasoby, z których udzielane są pożyczki dla rodzin, wznoszących



Zarząd T. B. O. oraz dziennikarze krajowi i zagraniczni przed jednym z domków na Witominie.

domki. Innemi słowy — T. B. O. własnemi siłami, rozbudowuje Gdynię.

Pobudowane przez T. B. O. domki drewniane na Witominie poprzedziły prowadzoną tam obecnie akcję budowy i finansowania indywidualnych domków murowanych.

Akcja budowlana, prowadzona zaledwie od kilku miesięcy, dała wyniki bardzo dodatnie, albowiem przy kredytowej i technicznej pomocy T. B. O. powstaje w tak krótkim czasie na terenie Witomina 45 domków robotniczych 2-izbowych z wygodami, a na terenie działek leś-



Wzorowa hodowla kur.



Domek marynarza po przebudowie.

nych 35 domków indywidualnych, bardziej dostatnich.

Okazało się, że przy przeciętnym kredycie, sięgającym od 2000—2.500 zł, można wywołać zainteresowanie drobnych posiadaczy do własnych domków.

Jeżeli wziąć pod uwagę, że akcja ta upłynnia najbardziej ukryte drobne oszczędności, należy uznać

jej celowość z punktu widzenia gospodarczego, tembardziej, że akcja ta zmierza do stworzenia w Gdyni z elementu robotniczego warstwy drobnych posiadaczy nieruchomości, co jest ze wszech miar pożądanem, gdyż Gdynia, jako nowo powstałe miasto, nie posiada zupełnie stanu średnio mieszczańskiego.

Na terenach Oksywia, Pogórza Górnego i Dolnego powstają osiedla również o charakterze ogrodniczo-hodowlanym.

Gdynia posiada wszystkie urządzenia, potrzebne nowoczesnemu miastu, a więc: szkolnictwo, czytelnie, bibljoteki, sądownictwo, teatry, urządzenia sanitarne jak szpitale,



Jeden z domków mieszkalnych.

Co do terenów Grabowa, to przeznaczone są one pod budowę domów mieszkalnych dla sfer, związanych z pracą w przemysłowej dzielnicy miasta.

Tereny Redłowa, jak i działki leśne przeznaczone są pod domki o charakterze willowym, przez co w niedalekiej przyszłości będą najpiękniejszemi dzielnicami miasta, z przepięknym widokiem na port i na morze, a otoczone przepiękną zielenią starych lasów, stają się w Gdyni najzdrowotniejszem miejscem zamieszkiwania.

lecznice, lekarzy-specjalistów od różnych chorób, elektryfikację, wodociągi i kanalizację, kąpiele morskie latem i zimą (gorące), dobrą komunikację kolejową, autobusową, lotniczą i żeglugę.

Wielki napływ gości kąpielowych, dla których najczęściej brak mieszkań w lecie, tak, że zmuszeni są zamieszkiwać w okolicy, zapewnia miastu znaczne dochody, które powiększają się jeszcze przez najprzeróżniejsze zjazdy, kongresy, wycieczki krajowe i międzynarodowe.

W szkołach powszechnych kształci się około 3000 dzieci, w gimnazjach, Szkole Handlowej, Rzemieślniczo-Przemysłowej, Państwowej Szkole Morskiej, Instytucie Handlu Morskiego i innych uczelniach — około 1500 osób.

Przez Gdynię przechodzi codziennie około 90 pociągów osobowych i towarowych, a w lecie kursuje wielka ilość pociągów dodatkowych, aby podołać wielkiemu ruchowi z kraju i zagranicy nad polskie morze.



Domek marynarza przed przebudową.

Z Gdyni jest stała komunikacja wielkiemi okrętami do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, do Ameryki Południowej, Środkowej i wszystkich krajów starej i nowej ziemi.

Port gdyński przewyższa już rozmiarami i urządzeniami technicznemi stare porty Europy i Ameryki. Twórczość Narodu Polskiego znalazła w Gdyni właściwe ujście, dziś każdy, czy Polak, czy obcokrajowiec patrzy z podziwem na dokonane wielkie dzieło, na wielki wysiłek Polski, utrwalającej swą mocarstwowość pracą pokojową nad polskim Bałtykiem.

Dzięki nadzwyczaj dogodnym warunkom gospodarczym, wypływającym z tego, że Gdynia jest miastem portowem, posiadającem najlepsze ku temu podłoże współczesne, osiedlanie się w Gdyni jest z jednej strony najpewniejszą i najlepszą przy dzisiejszej konjukturze lokatą kapitału, z drugiej — najpodatniejszem polem do wszelkiej pracy dla tych, co pracy łakną i pracy się nie boją.

Gdynia — twór zbiorowego wysiłku Narodu, jest ostoją wszystkich tych, którzy przyczyniają się do jej rozwoju, a pieniądz, ulokowany w Gdyni, to kapitał w skarb-

cu Narodu, pomnażający się bez ryzyka, stokrotnie.

Wielkie znaczenie dla Gdyni ma ustawa rządowa, zwalniająca od podatku domy nowowznoszone na przeciąg lat 15-tu. oraz te przedsiębiorstwa, które istnieniem swem przyczyniają się do rozwoju miasta. W takich więc warunkach zarówno budownictwa indywidualne, jak niemniej akcja T. B. O. — mają widoki całkowitego powodzenia.

Towarzystwu Budowy Osiedli w Gdyni życzymy dalszego powodzenia w twórczej pracy, a rodaków — czy z kraju, czy z obczyzny — szczerze zachęcamy do osiedlania się w Gdyni.

Redakcja

„ALMANACHA MORSKIEGO".

P. S. Wszelkich wyczerpujących co do Gdyni wskazań, porad lub informacyj udziela Towarzystwo Budowy Osiedli w Gdyni (T. B. O.) — Gdynia. Aleja Marszałka Piłsudskiego. telefon 19-58. 19-59. ustnie lub listownie.

Wodociągi i kanalizacja miasta Gdyni

Budowę wodociągów i kanalizacji rozpoczęto w r. budżetowym 1928/29 wg projektu profesora Politechniki Warszawskiej d-ra K. Pomianowskiego pod bezpośredniem kierownictwem inż. M. Michalskiego, obecnego dyrektora Zakładu Wodociągów i Kanalizacji miasta Gdyni.

Ze względu na stały i silny rozwój miasta zaopatrzenie tegoż w urządzenia wodoc. kanal. stało się sprawą nie cierpiącą zwłoki, dlatego też prowadzono budowę bardzo intensywnie, z punktu widzenia jaknajrychlejszego zaspokojenia potrzeb śródmieścia i najbliższych jego okolic, oraz Oksywia (przedmieście Gdyni), które na skutek robót portowych zostało zupełnie pozbawione wody, zaś później dopiero dalszych części miasta i t. zw. sfery interesów mieszkaniowych Gdyni t. j. tych terenów, które nie leżą w granicach administracyjnych miasta, — jednak ze względu na bliskie tegoż sąsiedztwo stanowią rezerwę dla dalszej rozbudowy.

W konsekwencji takiego nastawienia programu robót, wynikającego z aktualnych i palących wprost potrzeb wybudowano do marca 1930 r. i bezpośrednio potem uruchomiono:

a) w zakresie wodociągów — 2 pomocnicze ujęcia wody w Gdyni i Oksywiu o łącznej wydajności 2850 mtr. 3 na dobę, zbiornik żelazo-betonowy przy ul. Witomińskiej i odpowiednią sieć wodociągową.

b) w zakresie kanalizacji — stację oczyszczania ścieków na molo rybackiem, stację przepompowań ścieków na zbiegu ulic Deszczowej i Sanitarnej. —

Wodę czerpie się z 3-ch studzien dla stacji pomp w Gdyni i z 1-ej studni dla stacji pomp w Oksywiu. Woda surowa zawiera związki żelazowe, które po utlenieniu przechodzą w związki żelazowe koloru bronzowego, — wobec czego zbudowano na stacji pomp odżelaziacze zamknięte systemu „Ekonomja", które wodę surową zawierającą 2 mlgr. żelaza w litrze wody całkowicie oczyszczają. Zbiornik przy ul. Witomińskiej wybudowany jest w terenie na wysokości 72 mtr. nad poziomem morza.

Kanalizacja została zaprojektowana i wybudowana w/g systemu rozdzielczego t. j. oddzielnie dla wód opadowych — atmosferycznych które bezpośrednio odprowadzane są do morza i oddzielnie dla wód ściekowych — fekalji, które odprowadza się do stacji oczyszczania ścieków i dopiero po oczyszczeniu spuszcza do morza.. Proces oczyszczania ścieków polega na przegniciu ścieków w studniach Imhoffa, przyczem na dnie studzien tworzy się osad, który potem zostaje wypompowany do basenów ociekowych i po wysuszeniu używany jest jako nawóz. Ponadto przy procesie przegniwania osadów w studniach Imhoffa wydziela się gaz, który zużywany jest do ogrzewania i oświetlania stacji oczyszczania ścieków.

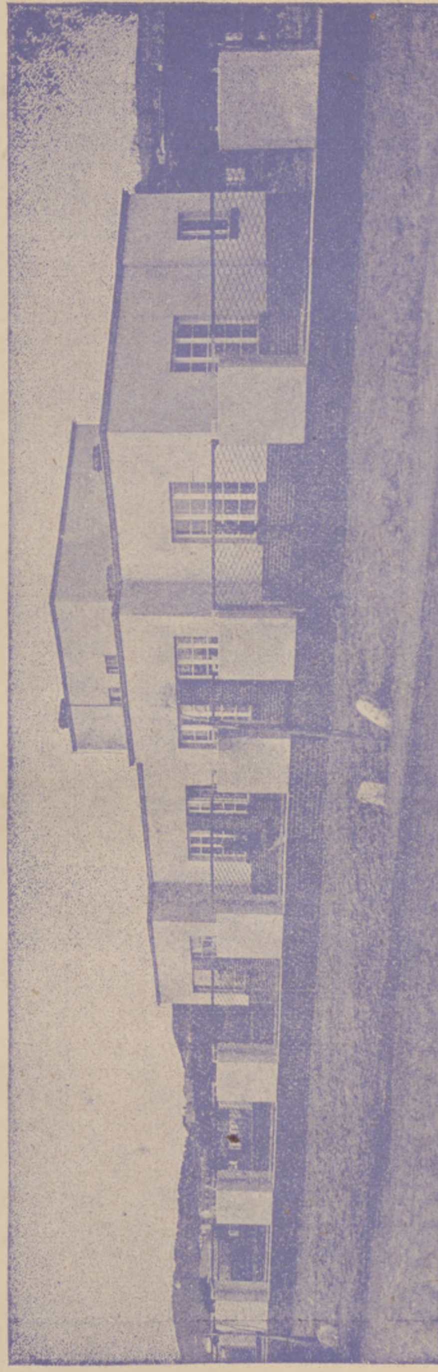
Ze względów terenowych cieć kanalizacji sanitarnej posiada 2 systemy: —

1° górny, który odprowadza ścieki własnym spadkiem do stacji oczyszczania ścieków i

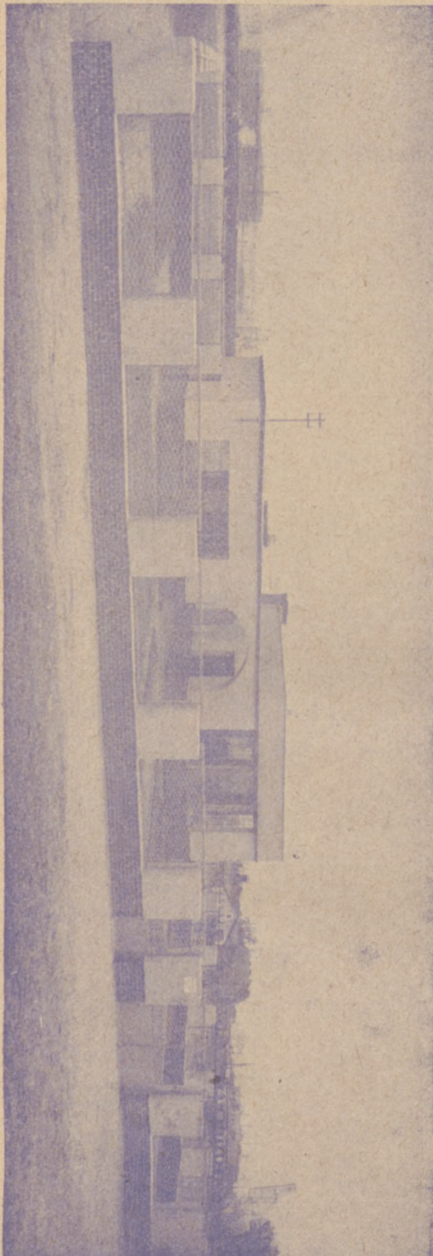
2° dolny, którego ścieki odprowadzane są do stacji przepompowań ścieków, skąd zostają przepompowane do obok leżącego kolektora systemu górnego.

Pomimo trudności finansowych, z jakiemi walczyć musi Zarząd miasta, do dnia 1 grudnia 1932 roku przebudowano ogółem 9,3 miljonów złotych, przyczem stan sieci i urządzeń wodociągowo-kanalizacyjnych na ten dzień przedstawiał się następująco:

54.500 mtr. b. sieci wodociągowej
23.700 mtr. b. sieci kanalizacji sanitarnej,
11.000 mtr. b. sieci kanalizacji deszczowej,



Stacja pomp w Oksywiu.



Stacja pomp w Gdyni przy ul. Mickiewicza o wydajności 1750 mtr. sześć. na dobę,

Stacja pomp w Oksywiu o wydajności 1100 mtr. sześć. na dobę,

Zbiornik wodociągowy wyrównawczy, żelazobetonowy o pojemności 1000 mtr. sześć. w Obłużu,

Pneumatyczny wodociąg dla Witomina przy zbiorniku na ulicy Witomińskiej,

Stacja przepompowań ścieków — przy ulicy Derdowskiego o zdolności przepompowania 160 litrów na sek.

Stacja oczyszczania ścieków na Molo Rybackiem, składająca się z piaskowników, 2-komorowych studzien Imhofla, 16 sztuk basenów ociekowych i hali maszyn.

Tunel pod torami kolejowemi w ulicy 33 służący jako przepust dla wodociągu i kanalizacji.

Magazyn przy ul. Witomińskiej dla przechowania zapasu materjałów dla robót wodociągowo-kanalizacyjnych.

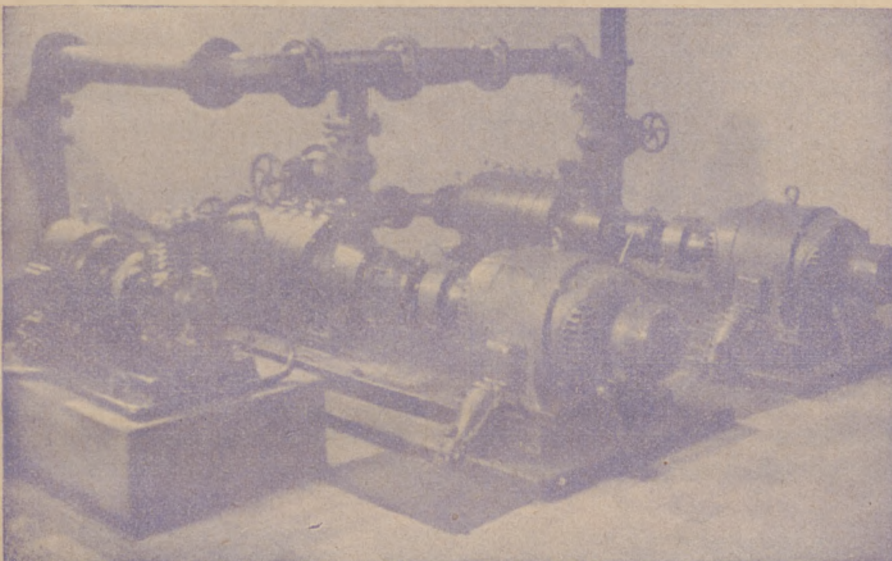
Sieć i urządzenia wodociągowo-kanalizacyjne istniejące obecnie pokrywają wprawdzie doraźne potrzeby miasta, jednak ze względu na rozrost tego, wyłaniają się coraz nowe potrzeby, narzucane przez życie, wreszcie znajdujące się w toku realizacji połączenie z miejską siecią odrębnych obecnie wodociągów jak np. portu handlowego, sprawia, że dalsza rozbudowa sieci a w szczególności budowa głównego ujęcia wody w Rumji staje się nietylko aktualną, ale bezwzględnie konieczną.

Stacja pomp w Gdyni.

Sprawa ta wymaga bliższego omowienia:

Sieć wodociągowa Gdyni nie jest dotychczas połączona z siecią w Oksywiu. Ponieważ zaś z jednej strony ujęcie w Gdyni już dzisiaj z trudem pokrywa zapotrzebowanie wody w mieście (w miesiącach letnich r. b. pomimo nieprzerwanej pracy pomp nie wystarczała na pokrycie zapotrzebowania) z drugiej zaś strony zapotrzebowanie wody na Oksywiu pomimo przyłączenia sieci Marynarki Wojennej jest mniejsze o ca. 300 mtr.³ wody na dobę od praktycznej wydajności stacji pomp, stwierdzić należy, że budowa rurociągu 250 m/m. łączącego przez szosę Pogórską sieć w Gdyni z siecią w Oksywiu jest inwestycją najpilniejszą i bezwzględnie konieczną, gdyż tylko dzięki niej umożliwi się wyrównanie braku wody w mieście z rezerwy ujęcia w Oksywiu, a przez to samo zapobiegnie się przynajmniej na rok 1933 tej ostateczności jaką byłoby ograniczenie dostawy wody.

Drugą zkolei pilną i równorzędnie konieczną inwestycją, której budowa powinna być przeprowadzona w roku 1933 jest główne ujęcie wody w Rumji — Zagórzu. Jak zaznaczyliśmy wyżej połączenie sieci w Gdyni z siecią w Oksywiu zapobiegnie jedynie na krótki czas brakowi wody, gdyż zapotrzebowanie jej nadmiernie szybko wzrasta pomimo panującego kryzysu i związanego z nim zahamowania akcji budowlanej i ogólnej rozbudowy miasta. Dla ilustracji podajemy, że rozbiór wody przez 7 miesięcy b. roku jest większy od całorocznego rozbioru wody roku ubiegłego, a trzykrotnie większy od rozbioru w roku 1930. Ponadto przyłączono do miejskiej sieci już w ostatnich miesiącach szereg wielkich kompleksów mieszkaniowych, a jak to już zaznaczyliśmy w stadjum realizacji znajduje się sprawa przyłącze-



Maszynerja stacji pomp.

nia sieci portu handlowego, skutkiem czego liczyć się poważnie należy z jeszcze silniejszym wzrostem zapotrzebowania wody a w konsekwencji tem korzystniejszego stosunku rozbioru wody w latach następnych do lat ubiegłych. W tym stanie rzeczy oczywistą koniecznością staje się jaknajrychlejsze wybudowanie Głównego Ujęcia wody w Rumji. Koszt tego ujęcia, obliczonego na wydajność 20.000 mtr.[3] wody na dobę wraz z rurociągiem tłocznym 450 i 400 m/m do zbiornika przy ulicy Witomińskiej wyniesie około 3.500.000,— zł., zaś koszt rurociągu, łączącego przez szosę Pogórską sieć w Gdyni z siecią w Oksywiu, około 350.000 zł.

Niezależnie od powyższych 2 budów konieczna jest stała rozbudowa sieci w miarę zabudowania się nowych dzielnic miasta. Nie są to już jednak tak poważne budowy i dlatego traktuje się je, jako roboty dodatkowe względnie chwilowo ze względów finansowogospodarczych nieaktualne.

Rozbudowa sieci dotyczy zarówno wodociągu jak kanalizacji sanitarnej i deszczowej. O ile wodociąg stanowi zamknięty obwód na całym swoim zasięgu, o tyle kanalizacja sanitarna ze względów techniczno-terenowych (konieczność ciągłego spadku w kierunku stacji oczyszczania ścieków) — musiała być zaprojektowana w trzech oddzielnych sieciach Gdyni, Oksywia i Orłowa.

Dotychczas wybudowana została sieć Gdyni, posiadająca stację oczyszczenia ścieków na Molo Wilsona, — stacja przepompowań ścieków na zbiegu ul. Derdowskiego i Nadbrzeżnej i sieć o łącznej długości 23.700 mtr. b. Przewidziana jest natomiast rozbudowa sieci do Chylonji ze specjalną dla tej dzielnicy stacją przepompowań ścieków.

Siecie kanalizacji Orłowa i Oksywia z oddzielnemi dla każdej z nich stacjami oczyszczenia ścieków przewidziane są w programie inwestycyj lat przyszłych.

Ogólny koszt wymienionych inwestycyj łącznie z Głównem Ujęciem i rurociągiem łączącym Gdynię z Oksywiem wyniesie ca. 17.000.000,— zł.

Nadmorski Związek Propagandy Turystycznej

Celem organizacji oraz wzmożenia ruchu turystycznego, letniskowego i kąpielowego na terenie powiatu morskiego, cieszącego się zawsze liczną frekwencją zwiedzających, założono „Nadmorski Związek Propagandy Turystycznej" Stow. zap. w Wejherowie.

W akcji tej zainteresowany jest cały szereg osób, instytucyj handlowych i przemysłowych, szczególnie na samem wybrzeżu.

Prezesem Zarządu jest burmistrz miasta Pucka p. Kański.

Pragnąc jaknajszerzej wypełnić zadania Związku w powiecie, Zarząd Związku utworzył w najważniejszych miejscowościach nadbrzeżnych: Helu, Jastarni, Wielkiej Wsi, Hallerowie i Karwi — stałe agentury główne na czas sezonu. Agenci są zarazem przewodnikami dla wycieczek. Oprócz tego Sekretarjat Związku udziela wszelkich



Śliczna plaża w Karwi.



Gdynia — plaża nad morzem

informacyj, dotyczących lokali, cen, warunków, komunikacji, programu zwiedzeń, imprez sportowych, ułatwień, zniżek itp.

Adres Związku: Sekretarjat Nadm. Związku Propagandy Turystycznej Wejherowo — Gmach Starostwa Morskiego, pokój 24, sekretarz p. Hepner.

Wybrzeże Polskiego Morza.

Brzeg Polski morza Bałtyckiego leży w Woj. Pomorskiem, w powiecie morskim i rozciąga się na przestrzeni 140*) klm. długości o charakterze płaskim, piaszczystym, to znów falistym, wysokim, dostatecznie zalesionym.

Kąpieliska morskie podzielić można na trzy grupy, zaliczając do grupy pierwszej miejscowości, leżące u wybrzeży t. zw. „Małego Morza", t. j. przy samej zatoce Gdańskiej i Puckiej, do drugiej kąpieliska na półwyspie Helu z plażą na „Wielkie" i „Małe Morze", oraz do trzeciej — miejscowości przybrzeżne z plażą od strony „Wielkiego Morza".

Do miejscowości, leżących przy „Małem Morzu", należy pięknie położone kąpielisko Orłowo, z kilkunastoma pierwszorzędnemi pensjonatami.

Dęby, buki i sosny rozrosły się na wzgórzach i, wraz z gęstem podszyciem, z trzech stron chronią Orłowo przed wiatrami. Tylko od strony morza wiatr ma wolną drogę. W spokojnej zatoce jest dużo nagrzanej wody i kąpiel w morzu jest tutaj znacznie przyjemniejszą, aniżeli w innych miejscowościach nadbrzeżnych. Piękne są spacery w okolicę. Brzegiem morza łatwo dojść można do Gdyni. Las, ciągnący się na wzgórzach od Orłowa w kierunku Gdyni o charakterystycznem, niezwykłem zadrzewieniu i cudownych polankach jest wymarzonem miejscem spacerów dla letników i celem wycieczek dla turystów, pragnących poznać piękno wybrzeża polskiego. Las ten przeznaczony jest na przyszły Polski Park Narodowy.

Orłowo, historyczne z racji pobytu Królowej Marysieńki, żony Jana Sobieskiego, posiada szeroką, czystą i słoneczną plażę; ruch letników koncentruje się tu co raz silniej i co raz to więcej gości z Polski przenosi się tutaj z Sopot. Frekwencja letników wzrosła w roku 1930 do 3.000. Stacja kolejowa Orłowo—Kolibki na głównej linji Gdynia—Gdańsk.

PUCK.

Za dawnych czasów polskich było to miasto starościńskie i istniała tutaj baza Królewskiej Floty Wojennej. Po odzyskaniu niepodległości znalazły tu schronienie pierwsze jednostki polskiej marynarki wojennej, nim zostały przeprowadzone do Gdyni. Dziś Puck jest siedzibą naszego lotnictwa morskiego. Przebywający letnicy w Pucku mają wielki wybór na codzienny wyjazd do bliskich miejscowości nadbrzeżnych i to drogą kolejową, autobusami, lub innemi środkami

*) Półwysep Hel liczony jest podwójnie.

lokomocji. „Dom Zdrojowy“ nad morzem posiada łazienki, nawet z ciepłemi kąpielami morskiemi.

Puck posiada kilka hoteli, pensjonatów oraz klasztor Sióstr Elżbietanek, które przyjmują letników przez cały sezon.

Schronisko Polskiego Tow. Krajoznawczego przy dworcu kolejowym, pod opieką Oddziału P. T. K. w Poznaniu, z 50-ma miejscami dla turystów oraz Dom Kuracyjny — 200 miejsc noclegowych.



Puck — rynek.

Wielka Wieś-Hallerowo.

Na północ od Pucka nad „Morzem Wielkiem“ oraz „Małem“ leży Wielka Wieś-Hallerowo. Plaża jest tu obszerna, fala duża. W ostatnich latach pobudowano kilka will i pensjonatów z morskiemi kąpielami ciepłemi. Podczas sezonu mieści się kolonja Oficerska D. O. K. VIII oraz kolonja nauczycielska. Obie miejscowości mają duże widoki rozwoju ze względu na dogodną komunikację, położenie, oraz piękne widoki na zatokę, półwysep i na „Wielkie Morze“. Z Hallerowa też rozpoczyna się ukończony w roku bieżącym wielki bulwar, prowadzący przez Jastrzębią Górę do Karwi. Shronisko szkolne na 20 osób. Nocleg 50 gr.

Tupadła.

W pobliżu Jastrzębiej Góry, niedaleko przylądka Rozewskiego leży wieś Tupadła. Posiada ładną okolicę, nadającą się na wycieczki do przylądka Rozewskiego, Karwi i ujścia granicznej rzeczki Piaśnicy. Na przylądku Rozewskim, w Rozewiu, stoi latarnia morska, jedna z najsilniejszych nad morzem Bałtyckiem. Promienie światła widocznie są z morza w odległości przeszło 40 klm. Z latarni roztacza się piękny widok na morze i wybrzeże.

Karwia.

Kaszubska wioska rybacka nad brzegiem „Wielkiego Morza". Posiada piękną, obszerną plażę. Ze względu na malownicze położenie, bezpośrednie sąsiedztwo lasu i ładną plażę rozwija się jako letnisko nadmorskie, a frekwencja gości dochodzi do 1000 rocznie. W ostatnich latach zbudowano kilka will, w których mieszczą się pensjonaty.



Jastrzębia Góra — hotel „Bałtyk".

Dojazd ze stacji kolejowej Sławoszyno 6 km. oraz autobusami wprost z Gdyni, Pucka lub z Jastrzębiej Góry.

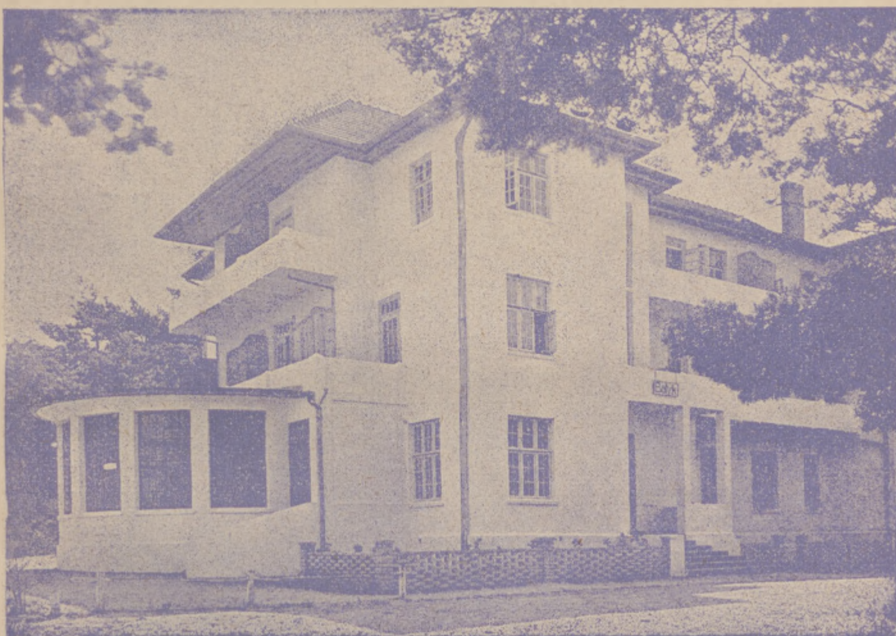
Schronisko szkolne na 30 osób. Nocleg 50 gr.

Chłapowo.

Do letnisk położonych nad „Wielkiem Morzem“ należy wieś Chłapowo. Położona na wysokiem wybrzeżu, skąd roztacza się piękny widok na morze, posiada szeroką, czystą plażę. Dojazd na linji Puck—Krokowa. Stacja kolejowa Łebcz.

Tupadła— Jastrzębia Góra.

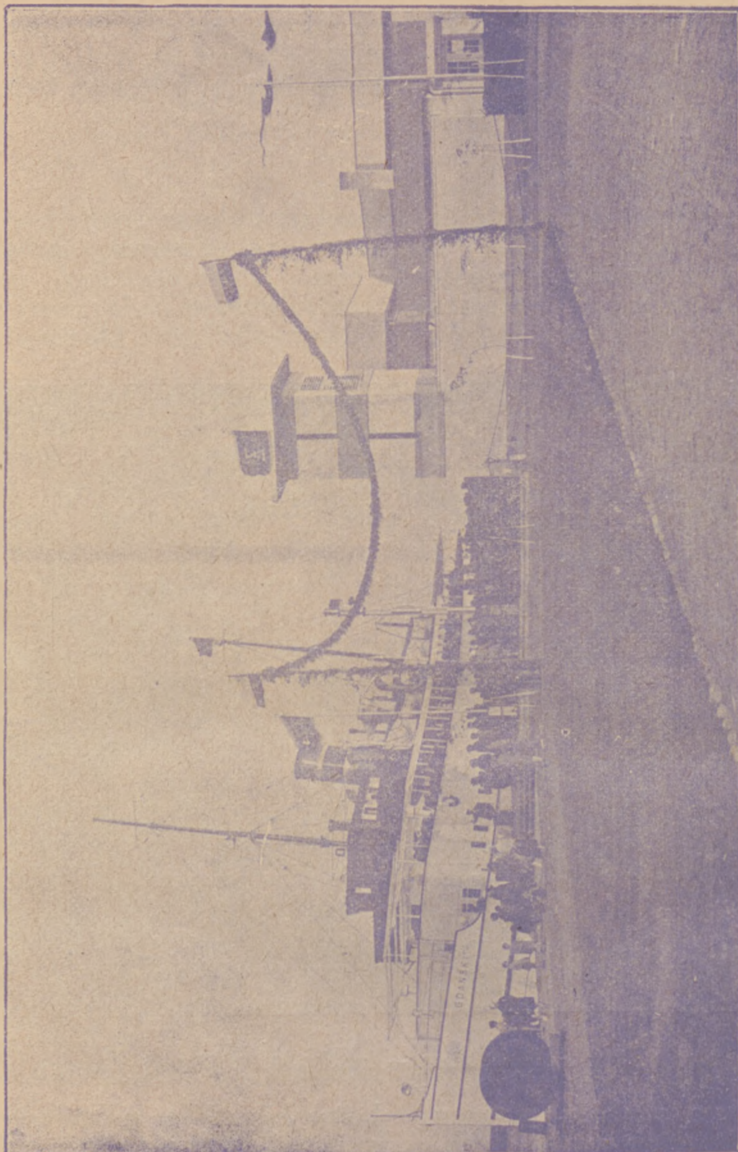
Do ulubionych letnisk należy Jastrzębia Góra, gmina Tupadła. Ze względu na swe romantyczne położenie, podczas sezonu jest stale prze pełniona letnikami. Zbocza jej, pokryte pięknym parkiem, wznoszą się tuż nad brzegiem morza. Park o powierzchni kilkunastu mórg, chroni Jastrzębią Górę od wiatrów wschodnich i północnych. Całe życie Jastrzębiej Góry koncentruje się na wspaniałej, olbrzymiej plaży



Jastrzębia Góra — hotel „Bałtyk“.

Tereny Jastrzębiej Góry wykupiło Towarzystwo „Jastgór“, które rozplanowało je według wszelkich zasad współczesnej urbanistyki. Przez Jastrzębią Górę prowadzi szeroki bulwar nadbrzeżny z Wielkiej wsi do Karwi. Obecnie posiada Jastrzębia Góra kilkanaście pięknych will oraz pierwszorzędne hotele i pensjonaty, z placami tenisowemi i garażami samochodowemi.

Dojazd autobusami gdyńskiemi przez Puck i Wielką Wieś. Najbliższa stacja kolejowa — Łebcz — na linji Puck — Krokowa.



Port w Jastarni — pawilon „Żeglugi Polskiej".

Nie możemy pozwolić, aby wydarto nam morze, gdyż utrata morza prowadzi do utraty niepodległości.

Dębki.

Osada rybacka, należąca do gminy Żarnowiec, jest najdalej na północ wysuniętem osiedlem polskiem. Malownicza okolica i piękna plaża. W samej gminie leży wielkie jezioro Żarnowieckie, długości 7 klm., którego północno-zachodni brzeg jest granicą między Polską i Niemcami. Wycieczki po jeziorze można urządzać w łodziach, wynajętych u rybaków w Żarnowcu. Znany jest tu też istniejący od roku 1220 klasztor „Cysterek", wyposażony całym szeregiem wsi księcia pomorskiego Sobiesława.



Jastarnia, fragment portu z przystanią „Żeglugi Polskiej".

Miejscowości letniskowe na Helu.

Chałupy, Kuźnica, Jastarnia Bór i Hel. Z wyjątkiem Helu są to wioski Kaszubskie. Wspaniała piaszczysta plaża przyciąga co roku tłumy letników i wielu wycieczkowiczów Jastarnia, z frekwencją przeszło 2000 letników, największą wśród polskich wsi na Helu, posiada port rybacki, niedawno wybudowany, z ładnie urządzoną przystanią „Żeglugi Polskiej". Jest tu stary, piękny drewniany kościół parafjalny dla całego półwyspu, do którego w niedzielę i święta dążą rybacy z całego półwyspu.

Na samym końcu półwyspu leży Hel, jedna z najstarszych miejscowości na wybrzeżu polskiem. Obecnie gmina, dawniej miasto. Do godności miasta, został wyniesiony przez wielkiego mistrza krzyżackiego Winricha von Kniprode z Malborga, przywilejem z dnia 17. 8. 1378 r.



Gdynia — Krzyż nad brzegiem Morza



Fragment wybrzeża.



Zachód słońca.

Od czasów przejęcia Pomorza, rok rocznie wzrasta znaczenie Helu. Wybudowano ładne hotele, kawiarnie z dancingami. Hel jest miejscowością licznie odwiedzaną przez turystów i wycieczkowiczów. Frekwencja letników rośnie z roku na rok, przekraczając już liczbę 6000. Dzięki troskliwej opiece, jaką Władze Polskie otaczają nasze wybrzeże, miejscowości nadbrzeżne rozwijają się nadzwyczaj szybko. Przyczyniła się do tego w wielkim stopniu budowa dróg komunikacyjnych i portów w Helu i Jastarni.

Schroniska szkolne na 20 osób w Helu i Jastarni. Nocleg 30 gr.



Hel — fragment portu.

Wejherowo.

Miasto powiatowe pow. Morskiego: 13.000 mieszkańców. Od Gdyni 23 km. Stolica Kaszub.

Założone w r. 1606 przez wojewodę malborskiego Jakóba Wejhera. —

Stary rynek miejski, klasztor z grobem Wejhera. Kalwarja z 26 historycznemi kapliczkami Męki Pańskiej, położona w pięknym parku, ufundowana przez założyciela miasta wojewodę Wejhera. W odpustach Wniebowstąpienia i Św. Trójcy bierze udział do 20 tysięcy pątników, między innemi są również liczne pielgrzymki z terenu Gdańska.

W r. 1930 na wzgórzach wolności, obok Kalwarji, wybudowany został piękny stadjon sportowy. W krajowych zakładach opieki społecznej znajduje się piękna palmiarnia.

Schronisko noclegowe na 20 osób. Nocleg 30 gr od osoby.

LEKARZE:

Bielawski Kazimierz, dr. med.
Lekarz prakt.
ul. Świętojańska — vis a vis kościoła

Bobkowski
dr. med.
ul. Świętojańska 32.

Działowski Alfred, dr. med.
Specjalista chorób ocznych
ul. Starowiejska, tel. 13-33

Flisowska Amalja, dr. med.
Specjalistka chorób dziecięcych

Flisowski Aleksander, dr. med.
Lekarz prakt. i położnik
Skwer Kościuszki, tel. 19-97

Kączkowska Zofja, dr. med.
Choroby wewnętrzne i kobiece
ul. Nadmorska, tel. 19-30

Kowalska Janina, dr. med.
Okulista
ul. Starowiejska, tel. 15-34

Krzyżanowski Jerzy, dr. med.
Specjalista chorób kobiecych i akuszer.
ul. 10 Lutego, dom Skwiercza, tel. 13-4:

Maciejewski Czesław, dr. med.
Specjalista chirurg.
ul. Starowiejska.

Mikiciński Miron, dr. med.
Chirurgja ogólna i kobieca
ul. Świętojańska, dom Chojkówny, tel. 11-30
Ordynuje: w domu od 8—9 i 4—6
w lecznicy 9—1.

Oehlrich Wiktor, dr. med.
ul. 10 Lutego, tel. 17-15

ZAKŁAD RENTGENOLOGICZNY
D-ra Romana Reicherta
Gdynia, Skwer Kościuszki
dom Pręczkowskiego.

ADWOKACI:

H. Ewert-Krzemieniewski,
adwokat i notarjusz
i
At. Zalewski, adwokat
ul. Abrahama (Rynek) — Tel. 10-11

PUCK.

Dr med. Edmund Urbański,
Puck, ul. Wejherowska 4 a, telefon 84
Choroby zębów i jamy ustnej

S. Zerkanowicz-Surczon
Lekarz-Dentysta — Puck-Pomorze

Dr. A. Zagórowski,
adwokat i notarjusz
Puck-Pomorze.

WEJHEROWO.

Dr. Manissaly,
adwokat i notarjusz
Wejherowo, ul. Sobieskiego, telefon 244

Wędzarnie ryb na wybrzeżu

PUCK

Antoni Budzisz, Puck — tel. 66
Pieców do łososi: 1, do innych ryb: 6.

Leon Budzisz, Puck
Pieców do wędzenia ryb: 3.

HEL

Hallmann i Wolff, wędzarnia i sprzedaż hurtowa ryb. Właściciele: Gerhard Hallmann i Adolf Wolff — Hel, Wiejska 35, telefon 19.
Pieców do wędzenia łososi: 1, do innych ryb: 8.

Bernard Kohnke, Hel, Wiejska 107, tel. 2.
Pieców do łososi na zimno 1, do innych ryb: 8.

KUŹNICA

Henryk Budda, Kuźnica
Pieców do łososi:1, do innych ryb: 4.

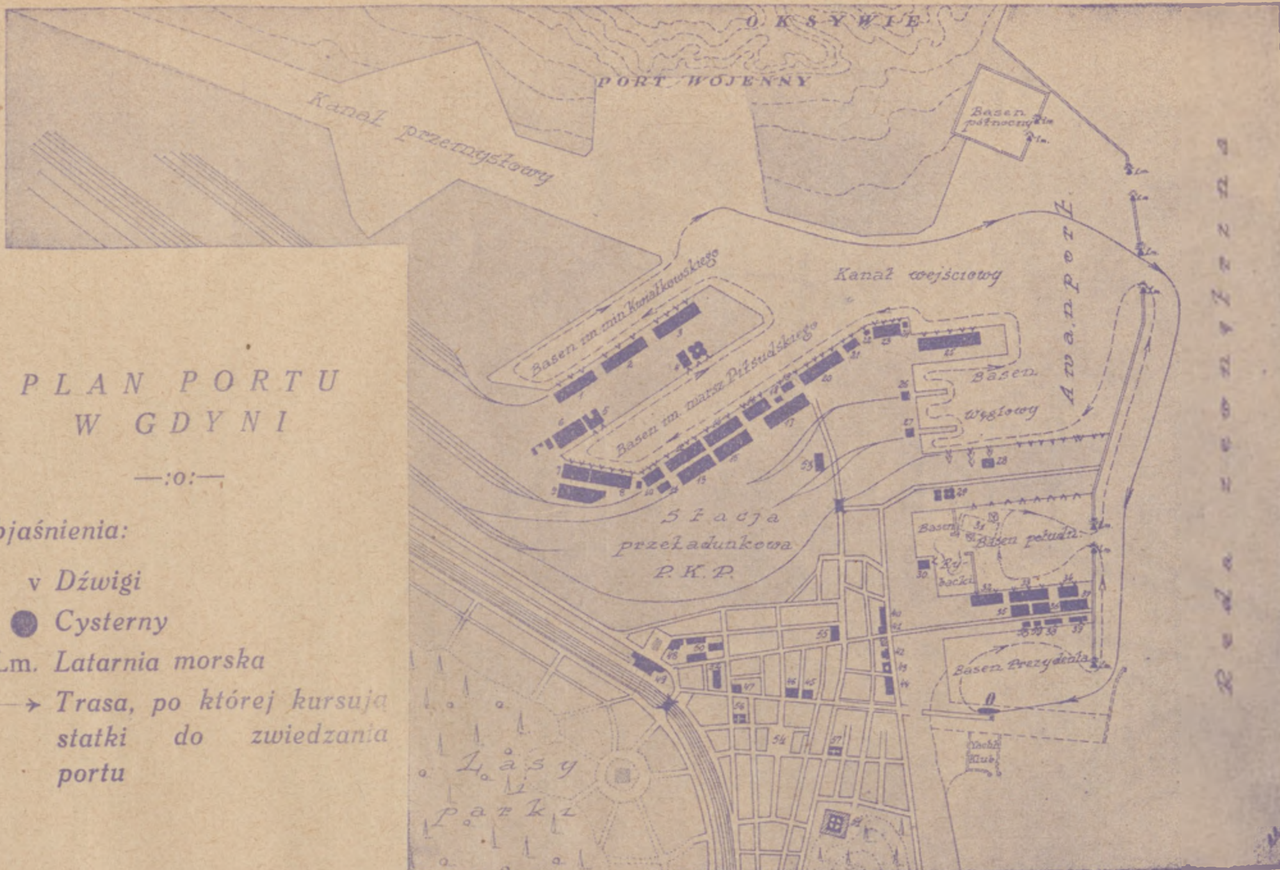
Bruno Konkel, Kuźnica
Pieców do wędzenia ryb:3.

Zygfryd Konkel, Kuźnica, tel. 2
Pieców do wędzenia ryb:5.

Ryszard Gojke, Kuźnica, tel. 3
Pieców do łososi: 1, do innych ryb: 5.

JASTARNIA

Wędzarnia Bałtycka
właściciel **Emil Hermann, Bór-Jastarnia,** tel. 1
Pieców do łososi: 1, do innych ryb: 10.



PLAN PORTU W GDYNI

—:o:—

Objaśnienia:

v *Dźwigi*

● *Cysterny*

Lm. *Latarnia morska*

—→ *Trasa, po której kursują statki do zwiedzania portu*

Gdynia Port

Z końcem roku 1932 stan prac w porcie gdyńskim przedstawiał się następująco:

Falochronu wykonano 2.550 metrów bieżących;

Długość nabrzeży wynosi 9.200 metrów bieżących o głębokości od 6 do 12 metrów;

Powierzchnia portu wynosi ogółem 950 ha, z czego na lustro wodne przypada 320 ha;

Port jest wyposażony w najnowocześniejsze urządzenia przeładunkowe, umożliwiające przeładowanie 7,5 tysięcy ton na godzinę;

W porcie znajdują się liczne składy i magazyny, Łuszczarnia ryżu, Olejarnia, Chłodnia do przechowywania bekonów i środków żywnościowych, pierwsza w Europie pod względem urządzeń technicznych i druga co do wielkości.

Powierzchnia ogólna składów portowych, mających dostęp do torów kolejowych, wynosi 122.000 m², zaś długość portowych torów kolejowych 150 kilometrów.

W porcie gdyńskim, prócz wymienionych powyżej objektów znajdują się: hala i chłodnia rybna, suszarnia owoców oraz dok pływający, nośności 3.500 ton.

Obrót towarowy Gdyni w r. 1932 wynosił: w imporcie 432.888 ton, w eksporcie 4.761.400 ton, czyli razem 5.194.288 t.

W r. 1932 zawinęło do Gdyni 3.610 okrętów o pojemności łącznej 2.831.604 t. r. n.

Szczegółowy spis objektów, znajdujących się w porcie (patrz plan).

1 Projektowany magazyn
2 Projektowany magazyn
3 Magazyn do składowania bawełny
4 Zbiorniki do melasu
5 Olejarnia Gdyńska „Union"
6 Łuszczarnia ryżu
7-8 Magazyn państw. Nr. 2
9
10 Magazyn i biura Międzynarodowego Towarzystwa dla Handlu i Przemysłu
11 Rzeźnia drobiu
12 Chłodnia portowa
13 Projektowany magazyn
14 Magazyn f-my „Pantarei"
15 Magazyn państwowy Nr. 5
16 Magazyn państwowy Nr. 4 (American Scantic Line)
17 Magazyn Polskiego Monopolu Tytoniowego
18-19 Suszarnia owoców i magazyn f-my J. Fetter
20-21 Magazyny f-my „Cukroport"
22 Budynek pocztowy dla przesyłek zamorskich
23 Magazyn państwowy Nr. 1
24 Kapitanat Portu
25 Dworzec pasażerski
26 „Skarbopol"
27
28 Nabrzeże i biuro portowe f-my „Polskarob"
29 Stocznia Gdyńska i zbiornik do olejów mineralnych
30 Stocznia rybacka
31 Dok pływający Stoczni Gdyńskiej
32 Chłodnia i Hala Rybna
33 Składy śledzi

34 „Polmin", biuro i zbiorniki olejów
35-36 Składy drzewa f-my „Paged"
37 Studnie Imhoffa M. 2. W. i K.
38 Yacht-Klub Polski
39 Magazyn Sp. A. „Żegluga Polska"
40 Kolonja rybacka
41 Morski Urząd Rybacki
42 Wydział Budowy Portu Urzędu Morskiego
43 Obserwatorjum Morskie P. I. M.
44 Gmach polskich towarzystw Żeglugowych
45 Bank Gospodarstwa Krajowego
46 Poczta
47 Bank Polski
48 Państwowy Bank Rolny
49 Dworzec Kolejowy
50 Urzędy Skarbowe i Komisarjat Policji
51 *Szczyt Kamiennej Góry, na którym stanie Bazylika Morska*
52 Szkoła Powszechna
53 Urząd Morski
54 Rynek
55 Szpital
56-57 Kościoły
58 Ośrodek Morski P. U. W. F. i P. W.
59 „Vistula", Żegluga Rzeczna

Spis rzeczy:

ADAM TOMASZEWSKI

NOWOCZESNA ORGANIZACJA URZĄDZEŃ BIUROWYCH



GDYNIA

ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA
(W domu gdzie Izba Przem.-Handl.)

KONTA BANKOWE: KOMUN. KASA OSZCZĘDNOŚCI GDYNIA
P. K. O. POZNAŃ NR. 212.758

TELEFON NR. 1055

Hurtowy i detaliczny skład papieru, materjałów piśmiennych i artykułów biurowych.

Księgowość przebitkowa

Powiększywszy zakres działania, zaopatrzyłem skład swój w duży wybór towaru.

Dostawy do urzędów i biur po niskich cenach.

Korzystne źródło zakupu dla odsprzedawców.

DRUKI U NAS WYKONANE NIE SĄ DROGIE!

a pozatem wykonujemy je starannie, gustownie i według wszelkich najnowszych wymagań techniki drukarskiej

Dlatego prosimy zwracać się do nas z całem zaufaniem w razie zapotrzebowania na druki i zlecić nam ich wykonanie.

Specjalność: dzieła i masowe nakłady

ZAKŁADY GRAFICZNE BOLESŁAWA SZCZUKI

WĄBRZEŹNO-POMORZE
MICKIEWICZA 1 — TEL. 80